

**STUDI PERTUMBUHAN DAN
PEMUDARAN
KOTA PELABUHAN :
KASUS GILIMANUK – JEPARA**

233

U

kaan
Pariwisata

DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

STUDI PERTUMBUHAN DAN PEMUDARAN KOTA PELABUHAN : KASUS GILIMANUK - JEPARA

TIM PENELITIAN DAN PENULIS

| | | |
|-------------------------------|---|------------------------|
| Dr. S. Budhisantoso | : | Konsultan |
| Dra. Mc. Suprpti | : | Ketua |
| Drs. Sunjata K. | : | Anggota |
| Suhardi BSc. | : | Anggota |
| Wisnu Subagyo BA. | : | Anggota |
| Made Suparta Endra Kusuma BA. | : | Asisten Pengumpul Data |
| Agus Dono Karmadi BA. | : | Asisten Pengumpul Data |

KOORDINATOR DAN PENYUNTING

Drs. Djenen Bale MSc.



DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN
DIREKTORAT SEJARAH DAN NILAI TRADISIONAL
PROYEK PENGKAJIAN DAN PEMBINAAN NILAI-NILAI BUDAYA PUSAT
1994/1995

| | |
|----------------------------------------------|-------------|
| PERPUSTAKAAN KEBUDAYAAN DITJEN KEBUDAYAAN | |
| TERIMA | 31-12-99 |
| CATAT | 31-12-99 |
| INDUK | 820/99 |
| NO. CLASS | 303.4. SUP. |
| KOPI KE : | 2 |

P R A K A T A

Keanekaragaman suku bangsa dengan budayanya di seluruh Indonesia merupakan kekayaan bangsa yang perlu mendapat perhatian khusus. Kekayaan ini mencakup wujud-wujud kebudayaan yang didukung oleh masyarakatnya. Setiap suku bangsa memiliki nilai-nilai budaya yang khas, yang membedakan jati diri mereka daripada suku bangsa lain. Perbedaan ini akan nyata dalam gagasan-gagasan dan hasil-hasil karya yang akhirnya dituangkan lewat interaksi antarindividu, antarkelompok, dengan alam raya di sekitarnya.

Berangkat dari kondisi di atas Proyek Pengkajian dan Pembinaan Nilai-Nilai Budaya menggali nilai-nilai budaya dari setiap suku bangsa/daerah. Penggalan ini mencakup aspek-aspek kebudayaan daerah dengan tujuan memperkuat penghayatan dan pengamalan Pancasila guna tercapainya ketahanan nasional di bidang sosial budaya.

Untuk melestarikan nilai-nilai budaya dilakukan penerbitan hasil-hasil penelitian yang kemudian disebarluaskan kepada masyarakat umum. Pencetakan naskah yang berjudul **Studi Pertumbuhan dan Pemudaran Kota Pelabuhan: Kasus Gilimanuk – Jepara** adalah usaha untuk mencapai tujuan yang dimaksud.

Tersedianya buku ini adalah berkat kerjasama yang baik antara berbagai pihak, baik lembaga maupun perseorangan, seperti Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, pemerintah Daerah, Kantor Wilayah Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Perguruan Tinggi, Pimpinan dan staf Proyek Pengkajian dan Pembina-

an Nilai-nilai Budaya, baik Pusat maupun Daerah, dan para peneliti/penulis.

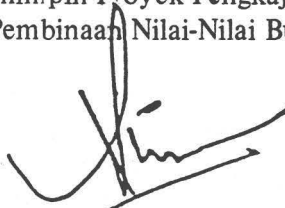
Perlu diketahui bahwa penyusunan buku ini belum merupakan suatu hasil penelitian yang mendalam, tetapi baru pada tahap pencatatan. Sangat diharapkan masukan-masukan yang mendukung penyempurnaan buku ini di waktu-waktu mendatang.

Kepada semua pihak yang memungkinkan terbitnya buku ini, kami sampaikan terima kasih.

Mudah-mudahan buku ini bermanfaat, bukan hanya bagi masyarakat umum, juga para pengambil kebijaksanaan dalam rangka membina dan mengembangkan kebudayaan nasional.

Jakarta, Agustus 1994

Pemimpin Proyek Pengkajian
dan Pembinaan Nilai-nilai Budaya

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Soimun', is written over the printed name.

Drs. So i m u n
NIP. 130525911

SAMBUTAN DIREKTUR JENDERAL KEBUDAYAAN DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

Penerbitan buku sebagai salah satu usaha untuk memperluas cakrawala budaya masyarakat merupakan usaha yang patut dihargai. Pengenalan berbagai aspek kebudayaan dari berbagai daerah di Indonesia diharapkan dapat mengikis etnosentrisme yang sempit di dalam masyarakat kita yang majemuk. Oleh karena itu kami dengan gembira menyambut terbitnya buku yang merupakan hasil dari "Proyek Pengkajian dan Pembinaan Nilai-Nilai Budaya" pada Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

Penerbitan buku ini kami harap akan meningkatkan pengetahuan masyarakat mengenai aneka ragam kebudayaan di Indonesia. Upaya ini menimbulkan kesaling-kenalan dan dengan demikian diharapkan tercapai pula tujuan pembinaan dan pengembangan kebudayaan nasional kita.

Berkat adanya kerjasama yang baik antarpengarang dengan para pengurus proyek, akhirnya buku ini dapat diselesaikan. Buku ini belum merupakan suatu hasil penelitian yang mendalam, sehingga di dalamnya masih mungkin terdapat kekurangan dan kelemahan, yang diharapkan akan dapat disempurnakan pada masa yang akan datang.

Sebagai penutup saya sampaikan terima kasih kepada pihak yang telah menyumbangkan pikiran dan tenaga bagi penerbitan buku ini.

Jakarta, Agustus 1994
Direktur Jenderal Kebudayaan

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'E. Sedyawati', written over a horizontal line.

Prof. Dr. Edi. Sedyawati

DAFTAR ISI

Halaman

| | |
|------------------------------------------------------------------------|-----|
| PRAKATA | iii |
| SAMBUTAN DIREKTUR JENDERAL KEBUDAYAAN .. | v |
| DAFTAR ISI | vii |
| DAFTAR PETA | ix |
| DAFTAR GAMBAR | x |
| DAFTAR TABEL | xi |
| BAB I PENDAHULUAN | 1 |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Tujuan | 2 |
| C. Masalah | 2 |
| D. Ruang Lingkup | 3 |
| E. Hipotesis | 4 |
| F. Prosedur Perekaman, Pengolahan Data Dan Penyusunan Laporan | 4 |
| BAB II. LOKASI DAN ASAL-USUL | 8 |
| A. Gilimanuk | 8 |
| B. Jepara | 14 |
| BAB III. FAKTOR SOSIAL | 36 |
| A. Gilimanuk | 36 |
| B. Jepara | 41 |

| | | |
|-----|--------------------------|-----|
| BAB | IV. FAKTOR EKONOMI | 58 |
| | A. Gilimanuk | 58 |
| | B. Jepara | 64 |
| BAB | V. FAKTOR POLITIK | 84 |
| | A. Gilimanuk | 84 |
| | B. Jepara | 87 |
| BAB | VI. KESIMPULAN | 90 |
| | DAFTAR BACAAN | 96 |
| | DAFTAR INFORMAN | 98 |
| | LAMPIRAN | 101 |

DAFTAR PETA

| | Halaman |
|----------------------------------------------------------------|---------|
| 1. Lokasi Obyek Studi | 7 |
| 2. Lokasi Pelabuhan Gilimanuk | 23 |
| 3. Jaringan Lalu–Lintas Bali Bagian Barat Tahun 1943 | 24 |
| 4. Lokasi Kota Jepara | 25 |
| 5. Kabupaten Jepara | 26 |
| 6. Jepara Tahun 1800 | 27 |
| 7. Desa-Desa Kecamatan Jepara, 1982 | 28 |
| 8. Jalur Hubungan Laut Jepara | 29 |
| 9. Gilimanuk Menjelang 1942 | 47 |
| 10. Gilimanuk Tahun 1942 | 48 |
| 11. Gilimanuk Tahun 1950 | 49 |
| 12. Pelabuhan Gilimanuk Tahun 1965 | 50 |
| 13. Gilimanuk Tahun 1982 | 51 |
| 14. Jepara Abad Ke-17 | 52 |
| 15. Penggunaan Tanah Kec. Jepara Kota, Tahun 1970 | 53 |
| 16. Obyek Wisata Bali | 70 |
| 17. Pelabuhan Gilimanuk Tahun 1982 | 71 |
| 18. Obyek Wisata Dan Seni Di Jepara | 72 |

DAFTAR GAMBAR

| | Halaman |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 1. Lambang Desa Gilimanuk | 30 |
| 2. Lambang Kota Kabupaten Jepara | 31 |
| 3. Kecenderungan Teoritis Perkembangan Volume Angkut- an Melalui Gilimanuk Dan Tenaga Buruh Di Wilayah Pelabuhan Tersebut | 60 |

DAFTAR TABEL

| | | Halaman |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| II.1 | Jadwal Penyeberangan Kapal Feri PJKA Gilimanuk-Ketapang, 1973 | 32 |
| II.2 | Kapasitas Sarana Angkutan Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk-Ketapang, 1982 | 32 |
| II.3 | Curah Dan Hari Hujan, Setasiun Melaya, 1976 | 33 |
| II.4. | Curah Dan Hari Hujan Kecamatan Kota Jepara 1975, 1978, 1980 | 34 |
| II.5 | Lalu-Lintas Angkutan Yang Datang/Pergi Di Terminal Jepara, 1977-1980 | 35 |
| II.6 | Jumlah Perahu Yang Masuk-Keluar Pelabuhan Jepara, 1977 - 1982 | 35 |
| III.1 | Penyebaran Penduduk Desa Gilimanuk, Menurut Jumlah KK, Umur, Dan Jenis Kelamin, 1980/1981 . | 54 |
| III.2 | Luas, Jumlah Desa, Jumlah Penduduk, Kepadatan Penduduk Tiap Kecamatan, Kabupaten Jepara 1980 | 55 |
| III.3 | Fasilitas Pendidikan Formal, Jumlah Murid, Dan Jumlah Guru, Menurut Kecamatan, Kabupaten Jepara, 1978 | 56 |
| III.4 | Jumlah Dan Tempat Peribadatan Tiap Kecamatan, Kabupaten Jepara, 1975 | 57 |
| IV.1 | Jenis Barang Yang Diangkut Melalui Penyeberangan Gilimanuk-Ketapang, 1978-1980 (Ton) | 73 |

| | | |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| IV.2. | Kepadatan Muatan Penyeberangan Gilimanuk Keta- pang Dan Sebaliknya, 1978–1981 | 74 |
| IV.3 | Perkembangan Produksi Bahan Makanan di Bali 1972 – 1975 (Kwintal) | 74 |
| IV.4 | Penyebaran Jenis Tanaman Sayuran di Pulau Bali... | 75 |
| IV.5 | Penyebaran Jenis Tanaman Perkebunan Di Pulau Bali | 76 |
| IV.6 | Produksi Buah-Buahan Di Pulau Bali, 1974 –1975 (Ton) | 77 |
| IV.7 | Luas Panen Dan Produksi Tanaman Penting Kabupa- ten Jepara, 1979 Dan 1980 (Ton) | 78 |
| IV.8 | Produksi Tanaman Perkebunan rakyat Kabupaten Jepara, 1978 dan 1980 | 79 |
| IV.9 | Produksi Kabupaten Jepara Dan Daerah Belakang Yang Diperdagangkan Melalui Pelabuhan Jepara, 1975, 1977, dan 1978 | 80 |
| IV.10 | Jumlah Nelayan Dan Produksi Ikan Laut Di Kabu- paten Jepara, 1974 – 1980 | 80 |
| IV.11 | Produksi Ikan Laut Per Kecamatan Di Kabupaten Jepara, 1980 | 81 |
| IV.12 | Produksi Perikanan Darat Kabupaten Jepara 1974 – 1980 | 81 |
| IV.13 | Jumlah Dan Nilai Produksi Totokimo, Kabupaten Jepara, 1975 – 1980 | 81 |
| IV.14 | Jumlah Dan Nilai Produksi Industri Kabupaten Jepara Tahun 1979 – 1980 | 82 |
| IV.15 | Jumlah Industri Besar Dan Sedang Per Kecamatan, Kabupaten Jepara, 1978 | 83 |

BAB I PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Negara kita merupakan negara kepulauan yang terletak pada posisi silang antara dua benua dan dua samudera. Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki garis pantai sepanjang 80.000-an kilometer. Ini berarti potensi *accessibility* atau kemudahan mencapai tempat lain dengan mempergunakan sarana transportasi air sangat besar (Haggett, Peter, 1972 : 304). Pada potensi tersebut muncul pemukiman—pemukiman penduduk pantai yang dalam perkembangannya ada yang menjadi kota pelabuhan. Dewasa ini di seluruh Indonesia, baik pada perairan sungai, danau, maupun laut, tercatat kurang lebih 516 pelabuhan, dalam arti tempat bersandar perahu atau kapal (Lawalatta, Hr, AC, 1981:44). Di antara pelabuhan tersebut, 104 buah mendapat status pelabuhan laut.

Pelabuhan merupakan tempat kapal dapat berlabuh dengan aman. Tempat ini memiliki fasilitas yang dapat melayani kegiatan bongkar-muat kapal baik penumpang maupun barang. Lokasi suatu pelabuhan yang baik antara lain terlindung, terletak pada jalur perdagangan dan kemudahan pencapaian pelabuhan dari daerah belakang yang merupakan daerah produksi maupun sebagai daerah konsumen barang (Freeman, Otis W, 1949 : 269 –270). Melalui fungsi pelabuhan sebagai penghubung, kota pelabuhan merupakan ajang interaksi antar budaya.

Kota pelabuhan khususnya, lingkungan budaya umumnya senantiasa mengalami perubahan. Dalam kenyataannya, perubahan itu dapat menjelma sebagai pertumbuhan atau sebagai pemudaran. Sejarah menunjukkan bahwa sejumlah kota pelabuhan di Indonesia muncul, tumbuh, dan berkembang (seperti Jakarta, Surabaya, Ujungpandang, Belawan, Palembang, Banjarmasin, Cilacap, Lhokseumawe, Semarang, Birung, Ambon, Sorong, dan Merauke), tetapi sebagian lagi memudar bahkan lenyap sama sekali (seperti Demak, Banten, Ampenan, Buleleng, Jepara, Barus, dan Natal). Pertumbuhan dan pemudaran ini tentu disebabkan oleh kerjasama berbagai faktor, baik bersifat alamiah maupun budaya. Dalam kaitannya ini, pertumbuhan tentu lebih diinginkan daripada pemudaran karena di satu pihak masih banyak wilayah Indonesia yang belum lepas dari keterpencilan, dan di pihak lain potensi accessibility cukup besar. Potensi ini merupakan modal untuk memunculkan dan menumbuhkan kota-kota pelabuhan pada masa mendatang.

B. TUJUAN

Dari studi ini, diharapkan agar faktor-faktor yang memperkuat atau memperlemah fungsi kota pelabuhan dapat diketahui. Hal ini berkaitan dengan pembinaan lingkungan budaya kota pelabuhan, dan agar masyarakat menyadari betapa pentingnya pertumbuhan kota pelabuhan ini di wilayah Indonesia.

Selain daripada itu, informasi ini diperlukan sebagai bahan pendidikan di sekolah khususnya dan masyarakat umumnya. Bagaimanapun juga pengetahuan tentang kota pelabuhan merupakan salah satu aspek kebaharian Indonesia yang perlu dilestarikan. Kebaharian sangat besar peranannya dalam perkembangan sejarah Indonesia, dan pasti makin penting pula pada masa-masa yang akan datang.

C. MASALAH

Pada potensi lokasi kota pelabuhan yang sedemikian besar (80.000-an kilometer), terjadi pertumbuhan dan pemudaran kota pelabuhan. Pelabuhan yang masih berfungsi sebagai penghubung akan mengalami pertumbuhan, dan sebaliknya pelabuhan yang kurang berfungsi sebagai penghubung akan mengalami pemudaran.

D. RUANG LINGKUP

Untuk mengungkap faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi pertumbuhan atau pemudaran kota pelabuhan dalam studi ini, obyek studi dibatasi hanya pada satu kota pelabuhan yang diperkirakan mengalami pertumbuhan yaitu Gilimanuk dan satu kota pelabuhan yang diperkirakan mengalami pemudaran yaitu Jepara (Peta 1).

Pelabuhan Gilimanuk berada pada sebuah teluk di tepi Selat Bali, termasuk wilayah Kecamatan Malaya, Kabupaten Jembrana, Propinsi Bali. Pelabuhan ini pada mulanya merupakan perkampungan nelayan yang kemudian berkembang menjadi pelabuhan yang menghubungkan Pulau Jawa dan Pulau Bali. Sejak tahun 1963, Gilimanuk berfungsi sebagai pelabuhan penyeberangan kapal feri penghubung Bali-Jawa. Frekuensi penyeberangan pada mulanya hanya 3 jam sekali dalam sehari, tetapi dengan bertambahnya jumlah kapal feri, frekuensi meningkat menjadi 30 menit sekali dan berlangsung selama 24 jam (1982). Sementara itu sesuai dengan perkembangan pelabuhan, penduduk Gilimanuk yang pada tahun 1930-an hanya 5 kepala keluarga, sekarang (1982) menjadi 1.010 kepala keluarga.

Pelabuhan Jepara terletak di muara Sungai Wisu, termasuk Kecamatan Kota Jepara, Kabupaten Jepara, Propinsi Jawa Tengah. Pelabuhan Jepara pernah berfungsi sebagai pelabuhan Armada Laut Kerajaan Demak pada abad XV. Pada abad XVII, masa kejayaan Kerajaan Mataram, Jepara merupakan pelabuhan dagang yang besar di pantai utara Jawa, sekaligus memonopoli ekspor beras Kerajaan Mataram. Pada abad XIX, jalur pelayaran perdagangan Nusantara tidak lagi melintasi Jepara karena munculnya pelabuhan Semarang (sekitar 88 kilometer dari Jepara) yang fasilitasnya lebih lengkap daripada pelabuhan Jepara (Soetjipto, FA, Drs, 1970 : 5). Kemunduran Jepara didorong pula oleh lancarnya transpor darat di pantai utara Pulau Jawa dan pengendapan lumpur yang begitu cepat (10–14,4 m/tahun). Kini pelabuhan Jepara termasuk pelabuhan yang belum diusahakan di bawah koordinator pelabuhan Semarang (Humas Adpel Semarang, 1982).

Berdasarkan uraian di atas nampaknya lokasi Gilimanuk lebih memberikan kemungkinan daripada lokasi Jepara kepada faktor-faktor sosial, ekonomi, politik, dan faktor administratif serta fasilitas pelabuhan untuk menunjang pertumbuhan pelabuhan itu masing-masing.

Yang dimaksud dengan lokasi kota pelabuhan adalah letak kota pelabuhan itu sendiri berdasarkan lingkungan fisiknya seperti: morfologi, iklim, dan posisi kota pelabuhan terhadap daerah belakangnya serta perkembangan jalur pelayaran. Faktor sosial meliputi kependudukan serta kebudayaannya. Perkembangan penduduk mempengaruhi kegiatan di pelabuhan. Akibat selanjutnya menimbulkan interaksi antarbudaya. Faktor ekonomi berkaitan dengan potensi daerah belakang baik potensi penduduk maupun potensi ekonominya, yang berkaitan dengan produksi dan konsumsi. Kesemuanya ini berkaitan pula dengan politik dan pemerintahan pada waktu-waktu tertentu, lagi pula perbaikan fasilitas dan pembangunan pelabuhan banyak bergantung kepada campur tangan pemerintah. Faktor administratif pelabuhan berhubungan dengan kelancaran pengaturan kegiatan di pelabuhan baik mengenai arus penampang maupun barang dan pemakaian fasilitas pelabuhan. Fasilitas pelabuhan meliputi dermaga, persewaan bahan bakar dan air tawar, gudang, lapangan penumpukan barang, listrik, jaringan lalu-lintas darat, dan fasilitas lainnya.

E. HIPOTESIS

Lokasi pelabuhan Gilimanuk memungkinkan faktor-faktor sosial, ekonomi, politik, dan faktor administratif serta fasilitas untuk menumbuhkan Gilimanuk sebagai pelabuhan.

Lokasi Jepara kurang memungkinkan faktor-faktor sosial, ekonomi, politik, dan faktor administratif serta fasilitas untuk menumbuhkan Jepara sebagai kota pelabuhan.

F. PROSEDUR PEREKAMAN, PENGOLAHAN DATA DAN PENYUSUNAN LAPORAN

Perekaman dan pengumpulan data dilaksanakan dengan metode studi kepustakaan, wawancara, pengamatan, dan perekaman visual. Pelaksanaan dilakukan oleh Tim Pusat yang terdiri dari anggota staf Sub Direktorat Lingkungan Budaya dan staf Sub Direktorat Sejarah, Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional. Tim Pusat dibantu oleh seorang anggota staf Bidang Permuseuman, Sejarah dan Kependidikan, Kantor Wilayah Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, baik dari Propinsi Bali maupun Propinsi Jawa Tengah.

Perencanaan, pengumpulan serta pengolahan data dan informasi hingga penulisan laporan dan penyuntingan berlangsung dari

bulan April 1982 hingga Maret 1983. Kegiatan dalam studi ini mencakup beberapa tahap sebagai berikut.

1. Studi Kepustakaan.

Bahan kepustakaan dihimpun di Jakarta dan di daerah obyek studi.

2. Persiapan

Kegiatan dalam tahap ini adalah : (1) penyusunan Kerangka Acuan "Studi Pertumbuhan Dan Pemudaran Kota Pelabuhan" (2) melaksanakan surat-menyurat perizinan penelitian: dan (3) penyusunan pedoman pengumpulan data.

Surat-menyurat ditujukan kepada Bapak Kepala Kantor Wilayah Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Propinsi Bali dan Propinsi Jawa Tengah, untuk perhatian Kepala Permuseuman, Sejarah dan Kepurbakalaan untuk memperoleh Surat Izin Penelitian dari Bapak Gubernur (Lampiran 1 dan 2).

3. Pengumpulan Data

Pengumpulan data Gilimanuk dilakukan di: (1) Perpustakaan Kertya Singaraja : (2) Kantor Wilayah Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Propinsi Bali, Kantor Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Kabupaten Buleleng serta Balai Bahasa di Singaraja, Kantor Pemerintah Daerah Jembrana di Negara, Kantor Pemerintah Daerah Gilimanuk ; dan (3) Kantor serta pelabuhan Benoa, pelabuhan Buleleng, pelabuhan Celukanbawang, pelabuhan Gilimanuk dan Kantor serta pelabuhan Ketapang dan Meneng di Banyuwangi.

Pengumpulan data pelabuhan Jepara dilakukan di : (1) Perpustakaan Pemerintah Daerah Propinsi Jawa Tengah di Semarang, Perpustakaan IKIP Semarang : (2) Kantor Wilayah Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Propinsi Jawa Tengah, Kantor Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Kabupaten Jepara. Kantor Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Kecamatan Bangsri, Kantor Desa Cepogo, Kantor Desa Mantingan, Kantor Desa Bulak ; dan (3) Kantor serta pelabuhan Semarang dan Kantor serta pelabuhan Jepara.

Wawancara dilakukan kepada beberapa pejabat, baik dari kalangan Pemerintah Daerah maupun dari Kantor Wilayah

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan setempat sebagai informan sumber. Dari informan sumber ini didapat pula informan-informan lainnya.

4. Pengolahan Dan Penyusunan Laporan.

Data yang telah terkumpul diklasifikasikan dan diolah dan akhirnya disusun sebagai laporan. Setelah draft pertama didiskusikan kemudian disempurnakan dan disunting. Laporan terdiri dari enam bab.

Bab I, Pendahuluan, berisikan pertanggungjawaban tentang pelaksanaan kegiatan "Studi Pertumbuhan Dan Pemudaran Kota Pelabuhan", antara lain menyajikan latar belakang, tujuan, masalah, ruang lingkup, hipotesis serta prosedur pengumpulan, pengolahan data dan penyusunan laporan.

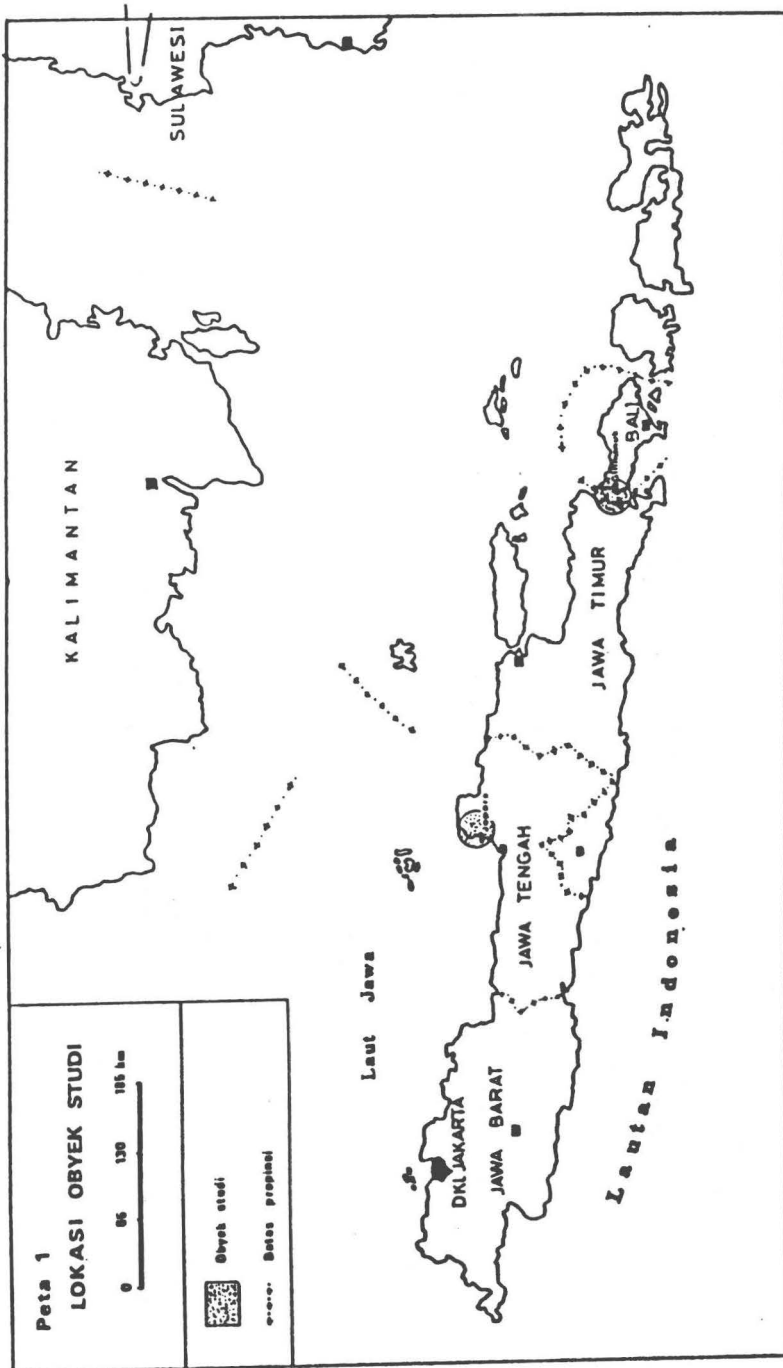
Bab II, Lokasi dan Asal-Usul, menguraikan lokasi absolut dan lokasi relatif, asal-usul serta topografi dan iklim wilayah kota pelabuhan.

Bab III, Faktor Sosial, menyajikan uraian kependudukan meliputi perkembangan, kepadatan, dan komposisi serta fasilitas pendidikan, fasilitas tempat peribadatan dan fasilitas kesehatan.

Bab IV, Faktor Ekonomi, meliputi fasilitas pelabuhan, kegiatan mata pencaharian penduduk setempat, dan potensi daerah belakang, yaitu : pertanian, perikanan, industri rakyat, dan wisata.

Bab V, Faktor Politik, menguraikan perkembangan pemerintah yang berkaitan dengan kegiatan pelabuhan.

Bab VI, Kesimpulan, merupakan pembuktian hipotesis, yaitu faktor-faktor yang menyebabkan pelabuhan Gilimanuk mengalami pertumbuhan dan pelabuhan Jepara mengalami pemudaran.



BAB II

LOKASI DAN ASAL – USUL

Lokasi kedua kota pelabuhan ditinjau dari sudut situs dan lokasi relatif. Dalam lokasi relatif, inti uraian lebih menunjukkan perkembangan arti lokasi bagi kehidupan kedua kota pelabuhan yang bersangkutan dalam kaitannya dengan daerah sekitarnya. Kemudian uraian tentang lokasi ini diikuti oleh uraian mengenai asal-usul kedua kota sebagai tempat.

A. GILIMANUK

1. Lokasi dan Kondisi Lingkungan

Gilimanuk berada pada posisi $8^{\circ}9'.40''$ Lintang Selatan/ $114^{\circ}26'.20''$ Bujur Timur (Kantor Syahbandar Ketapang, Banyuwangi, 1982). Pelabuhan Gilimanuk terletak di tepi Selat Bali, Desa Gilimanuk, Kecamatan Melaya, Kabupaten Jembrana, Propinsi Bali bagian Barat.

Jarak pelabuhan ini dengan ibu kota kecamatan (Melaya) 14 km. dengan ibu kota kabupaten (Negara) 33 km, dengan ibu kota propinsi (Denpasar) 129 km, dan dengan ibu kota Buleleng (Singaraja) 125 km (Peta 2 dan 3).

Daerah sekitar Teluk Gilimanuk merupakan dataran rendah hasil endapan laut. Warna tanah dataran Gilimanuk adalah coklat tua, terdiri dari tanah pasir yang tandus dan kering.

Penggunaan tanah di Desa Gilimanuk antara lain untuk perkembangan penduduk, tegalan, tanah kering yang dijadikan hutan

tanaman jati dan sonokeling, serta hutan bakau. Hutan bakau banyak tumbuh di tepi pantai sehingga berfungsi sebagai penahan erosi air laut. Tanah di Gilimanuk ini kurang subur untuk pertanian.

Desa Gilimanuk yang merupakan dataran rendah ini mempunyai ketinggian 3 m di atas permukaan laut pada bagian rendah, dan 616 m di atas permukaan laut, pada bagian yang tertinggi (Monografi Kabupaten Jembrana, 1977/1978). Di sebelah utara dan timur Desa Gilimanuk terdapat beberapa gunung seperti : G. Prapatagung (310 m), G. Klatakan (698 m), G. Banyuwedang (430 m), G. Merbuk (1.386 m), G. Musi (1.213 m), dan G. Patas (1.414 m), lihat peta 2.

Tidak ada sungai yang melalui wilayah Gilimanuk. Untuk memenuhi kebutuhan akan air, penduduk membuat sumur dan 95% Sumur itu berair payau. Pada tahun 1951 kebutuhan air tawar ini didatangkan dari Melaya (14 km), bahkan dari Negara (33 km). Angkutan air dilakukan dengan truk yang akan mengangkut muatan barang dari pelabuhan Gilimanuk. Proyek Air Minum (PAM) mulai diadakan dengan biaya tahun anggaran 1977/1978 dengan cakupan kerja membuat dua sumur bor, rumah pompa, pipa pemindahan dan pembagian keperumahan penduduk. Kapasitas air yang akan dicapai 18 liter/detik (Geografi Budaya Daerah Bali, 1978 : 167). Baru pada tahun 1979, produksi PAM memenuhi kebutuhan sebagian besar perumahan penduduk dan kebutuhan air tawar pelabuhan.

Pada tahun 1930-an, prasarana perhubungan darat masih merupakan jalan tanah. Sarana angkutan berupa *cikar* (gerobak yang ditarik sapi atau kerbau), dan kuda. Karena masih langkanya sarana angkutan darat, tidak jarang orang harus berjalan kaki untuk pergi ke Negara. Keterbatasan prasarana dan sarana angkutan darat tersebut menyebabkan penduduk Gilimanuk lebih mudah pergi ke "seberang" (Banyuwangi) dengan *jukung* (perahu tradisional) melewati Selat Bali.

Dalam melakukan pelayaran, penduduk pada umumnya berpedoman pada arah angin. Pengetahuan tersebut mereka peroleh secara turun-temurun, dan dari kawan-kawannya serta dari pengalaman mereka sendiri.

Hingga tahun 1942, sarana penyeberangan melalui Selat Bali masih menggunakan jukung dan *perpelin* (kapal kayu tanpa motor). Penyeberangan Gilimanuk-Banyuwangi, pada umumnya

adalah kaum pedagang.. Untuk menyeberang, mereka harus menunggu 3—5 hari karena sarana angkutan penyeberangan masih terbatas.

Pada tahun 1950-an, sarana penyeberangan Gilimanuk Banyuwangi bertambah dengan 3 kapal milik swasta dari Banyuwangi. Ketiga kapal tersebut bernama Djitoe, Soponyono, dan coser. Frekuensi penyeberangan Gilimanuk Banyuwangi paling banyak dilakukan dua kali dalam sehari pergi-pulang.

Perjalanan darat dari Gilimanuk ke Denpasar pada waktu itu ditempuh antara 5—6 jam dengan kendaraan umum. Kondisi jalan belum rata dan masih berbatu-batu. Sarana angkutan umum baru ada satu bus dari Perusahaan Sopokiro yang pemiliknya ada di Negara. Bus ini melayani perjalanan Gilimanuk—Denpasar, pergi-pulang dalam sehari. Untuk angkutan barang tersedia 2 (dua) truk yang melayani perjalanan Gilimanuk—Denpasar atau Gilimanuk Singaraja pergi-pulang. Untuk jarak dekat yakni Melaya atau Negara, Penduduk mempergunakan sarana angkutan berupa cikar dan kuda. Keadaan prasarana dan sarana angkutan darat yang demikian menghambat penyeberangan barang dari pelabuhan ke daerah belakang sehingga banyak barang menumpuk di pelabuhan.

Tahun 1963, pelabuhan Gilimanuk mulai melayani lintasan kapal feri (Geografi Budaya Daerah Bali, 1978 : 8). Yang dimaksud lintasan feri adalah (1) menyeberangkan penumpang, kendaraan, dan barang dengan mempergunakan jadwal yang teratur dan tetap ; (2) menyeberangkan antara dua sistem jalan raya/jalan kereta api, atau dua tempat yang mempunyai hubungan administrasi, ekonomi, sosial dan budaya yang sangat erat; (3) melintasi suatu perairan yang relatif sempit (sungai, selat, danau), yang memisahkan kedua tempat tersebut ; (4) dengan menggunakan kapal-kapal yang dibuat secara khusus untuk mengangkut penumpang atau barang bersamaan kendaraan dan barang (5) menghubungkan dua terminal yang dilengkapi secara khusus untuk menurunkan penumpang, bila perlu dengan perlengkapan yang memungkinkan kendaraan dapat menggelinding naik/turun ke/dari kapal; dengan demikian tidak diperlukan lagi alat bongkar-muat barang (Dit. Jen. Perhubungan Darat, 1982, *Pengertian Feri*).

Jarak penyeberangan Gilimanuk—Ketapang adalah 3 mil laut atau sekitar 4,5 km. Frekuensi penyeberangan diatur dengan selang waktu tertentu. Pada tahun 1973, frekuensi penyeberangan sebanyak delapan kali sehari (Tabel II. 1). Penyeberangan kapal

10

feri selain dilayani oleh pihak PJKA, juga dilayani oleh kapal Larding Craft Marine (LCM) yang diusahakan karyawan ABRI. Kapal LCM beroperasi antara jam 06.00 hingga jam 17.00 setiap hari dengan selang waktu 30 menit.

Pada tahun 1982, perjalanan dengan kendaraan bermotor dari Singaraja dan Denpasar ke Surabaya melalui penyeberangan Gili-manuk–Ketapang dapat ditempuh dalam sehari (12 jam). Bahkan antara Denpasar dan kota-kota Malang, Yogyakarta ada hubungan tetap dengan kendaraan bus khusus, dengan waktu tempuh lebih kurang 16 jam untuk Denpasar-Yogyakarta. Kapasitas sarana angkutan penyeberangan Gilimanuk–Ketapang pergi-pulang ada 3 kapal feri. Setiap jam ada pemberangkatan dari masing-masing pelabuhan. Kapal-kapal feri tersebut beroperasi selama 24 jam. Di samping itu ada 6 kapal LCM. Yang kecil beroperasi dari pagi hingga sore, sedangkan yang tergolong besar beroperasi selama 24 jam (Tabel II.2).

Kegiatan-kegiatan di seluruh kawasan pelabuhan Gilimanuk antara lain adalah (1) penyeberangan kapal feri yang mengangkut barang, penumpang dan kendaraan antara Bali-Jawa pergi-pulang selama 24 jam; (2) bongkar-muat barang antarpulau dari pelayaran tradisional; dan (3) persewaan tanah untuk bangunan serta bea-bea penumpukkan barang.

Perahu tradisional yang sering merapat di pelabuhan Gilimanuk antara lain adalah perahu Bugis (Sulawesi Selatan) Kalimantan, dan Madura. Yang diangkut dari Bali antara lain ukir-ukiran, hasil kerajinan tangan, hasil bumi, hewan, dan benang tekstil, sedangkan barang-barang yang dibongkar antara lain berupa bahan bakar, kayu bahan ukiran, bahan bangunan, dan bahan industri. Kota-kota pelabuhan yang sering berhubungan dengan Gilimanuk adalah Ketapang dan Meneng (daerah Banyuwangi), Celukan bawang dan Benoa (Bali) serta Panarukan dan Surabaya (Jawa Timur).

Jalan raya Gilimanuk–Denpasar diaspal untuk pertama kalinya pada bulan April 1958, dan diaspal untuk kedua kalinya pada tahun 1965 dengan nama pengaspalan Kopelmewangi (Merak–Banyuwangi). Jalan raya Gilimanuk-Denpasar ini berstatus jalan negara dengan lebar 12 m. Sarana angkutan umum berupa colt (sejak 1970), bis malam (sejak 1971) dan truk (Kantor PU, Seksi Jembrana, 1981).

Sekitar tahun 1930-an, Gilimanuk masih berupa hutan belantara yang masih dihuni oleh berbagai jenis margasatwa (buaya, ular, unggas, dan lain sebagainya). Penghuni yang paling banyak adalah jenis unggas antara lain jalak putih dan perkutut.

2. Asal-usul

Menurut ceritera para orangtua setempat, nama desa ini diberikan orang-orang yang pernah datang ke sana. Pendatang ini pada umumnya berasal dari daratan Pulau Jawa dan Madura yang kegiatan utamanya adalah menangkap ikan (kaum nelayan). Mereka memanfaatkan daerah ujung barat Pulau Bali sebagai tempat persinggahan. Ketika itu persinggahan ini masih terpencil, tidak seorang pun berkeinginan untuk menetap di sana. Orang-orang Bali sendiri menyebut tempat itu *Ujung*, sedangkan para pendatang menyebutnya *Tanjungselat*. Demikianlah nama tersebut mendapat nama yang berbeda-beda, sesuai dengan penglihatan masing-masing.

Pada suatu ketika ada sebuah perahu Madura yang terdampar di daerah Ujung. Penumpang perahu tersebut, turun ke darat dan mereka melihat adanya aneka jenis burung. Dari tempat mereka terdampar terlihat bagian daratan rendah yang terpisah oleh gelombang air laut. Oleh mereka, daratan tersebut dikatakan *gili*, sedangkan burung disebutnya *manuk*. Tempat mereka terdampar kemudian mereka namakan *Gilimanuk* (*gili*= pulau ; *manuk*=burung, dalam bahasa Madura). Jadi *gilimanuk* berarti pulau yang banyak burungnya. Melalui keterangan para nelayan, akhirnya *gili* yang banyak *manuk*nya makin dikenal di kalangan masyarakat Jawa maupun Madura. Tempat yang semula bernama Ujung atau *Tanjungselat* kemudian lebih dikenal dengan nama *Gilimanuk*. *Gilimanuk* yang dahulunya dianggap tempat yang terpencil, dalam perkembangannya mulai didatangi penduduk terutama dari Jawa untuk tinggal menetap di sana.

Asal-usul nama *Gilimanuk* dan fungsinya sebagai pelabuhan penyeberangan diabadikan dalam lambang desa. Lambang Desa *Gilimanuk* ini diciptakan oleh Made Lambon Ketua I LKMD *Gilimanuk* pada tahun 1982 (Gambar 1). Pada lambang desa tersebut tertera simbol-simbol sebagai berikut.

- a. Semboyan *Eka Cipta Dharma Kencana* (berupa pita kuning emas, tulisan hitam) yang mempunyai arti satu tujuan bersama berdasarkan kebenaran untuk mencapai daerah yang indah dan sejahtera.
- b. *Bintang* (warna kuning emas) melambangkan Ketuhanan Yang Maha Esa, yang dipuja oleh semua umat beragama sesuai dengan keyakinan masing-masing.
- c. *Manuk* atau burung, sebagian dari nama desa, melambangkan bahwa dahulunya di daerah tersebut banyak terdapat satwa unggas.
- d. *Kapal layar sedang berlayar* (warna hitam-putih) melambangkan salah satu sarana penyeberangan keluar/masuk ke dan dari Bali melalui pelabuhan Gilimanuk
- e. *Laut* (warna biru) melambangkan laut Selat Bali yang membatasi Pulau Bali dengan Pulau Jawa dan menandakan pula bahwa Desa Gilimanuk adalah desa pantai.
- f. *Candi Bantar* (warna merah bata) melambangkan bahwa Desa Gilimanuk adalah pintu gerbang Pulau Bali di ujung barat.
- g. *Undak* (tangga sebanyak 6 tingkat pada dasar Candi Bentar) melambangkan bahwa Desa Gilimanuk terdiri dari 6 banjar dinas (Banjar Jineng Agung, Banjar Asri, Banjar Asih, Banjar Arum, Banjar Samiana, dan Banjar Penginuman)
- h. Gili atau pulau (warna coklat tanah) adalah penggalan dari nama desa melambangkan tanah Candi Bentar itu berdiri.
- j. *Padi dan kapas* melambangkan pangan dan sandang yang menjadikan kemakmuran bersama.
- k. *Gilimanuk* (tulisan hitam di atas pita putih) adalah nama desa.

Sebagai desa pantai, Gilimanuk dipengaruhi angin timur yang kuat terutama pada bulan April–Oktober. Angin timur ini kering (musim kemarau) dan banyak membawa debu. Pada waktu angin barat berembus (Oktober–April) Gilimanuk tidak begitu banyak menerima hujan karena angin tersebut bertiup sejajar dengan garis pantai.

Pengetahuan tentang musim ini merupakan petunjuk pada petani mengenai musim bertanam. Saat musim barat pun sangat perlu diketahui oleh para nelayan karena pada musim ini terjadi

gelombang besar sehingga para nelayan tidak akan pergi ke laut. Pengetahuan ini mereka peroleh secara turun-temurun. Gambaran mengenai curah dan jumlah hari hujan dapat dilihat pada tabel II.3 menurut data setasiun Melaya, yang terletak 14 km dari Gili-manuk.

Selat Bali terjadi pada tahun 280 Sebelum Masehi (Geografi Budaya Daerah Bali, 1978 : 4). Adanya bentuk pantai yang berlekuk-lekuk di pantai Bali Barat dan di pantai Jawa Timur serta laut yang dalam pada bagian tengah Selat Bali menimbulkan arus balik (arus yang berlawanan arah dengan arus yang terdapat di bagian tengah Selat Bali) pada masing-masing pantai. Arus laut yang paling deras terdapat pada jalur tengah Selat Bali. Arah dan kecepatan arus bergantung pada keadaan Samudera Indonesia dan Laut Jawa. Adanya arus yang berlawanan antara arus pantai Bali dan pantai Jawa Timur dengan arus di tengah Selat Bali digunakan oleh para nahkoda dalam menentukan tehnik penyeberangan kapal feri antara Gilimanuk Katupang.

B. JEPARA

1. Lokasi dan Kondisi Lingkungan

Kota Jepara berada pada sebuah teluk, dengan posisi $6^{\circ}.50'.30''$ Lintang Selatan/ $114^{\circ}.40'.11''$ Bujur Timur (Kantor Syahbandar Jepara, 1982). Pelabuhan berada pada muara Sungai Wiso, Wilayah Kecamatan Kota Jepara, Kabupaten Jepara, Propinsi Jawa Tengah. Selain berfungsi sebagai pelabuhan, Jepara juga merupakan ibu kota Kabupaten Jepara. Jarak kota ini dengan ibu kota propinsi (Semarang) sekitar 88 km, sedangkan jarak Jepara dengan ibu kota kabupaten tetangganya, seperti Pati adalah 58 km, Kudus 36 km, dan Demak 63 km. Kota Jepara tidak berada pada jalur lintas jalan raya utama yang menghubungkan kota-kota besar di Jawa yaitu jalan raya antara Jakarta-Surabaya (Peta 4).

Jarak Jepara sebagai ibu kota kabupaten dengan masing-masing ibu kota kecamatan adalah Jepang-Batealit 12 km, Jepara-Kedung 19 km, Jepara-Pecangaan 14 km, Jepara-Mayong 25 km, Jepara-Welahan 24 km, Jepara-Mlonggo 9 km, Jepara-Bangsri 17 km, Jepara-Keling 31 km, dan Jepara-Pulau Karimunjawa sekitar 90 km (Statistik Kabupaten Dati II Jepara, 1980), lihat peta 5.

Medan Kecamatan Kota Jepara mempunyai ketinggian rata-rata 3 m di atas permukaan laut dan merupakan daerah endapan. Pada tahun 1800-an, Pulau Kelor masih terpisah dari pantai Jepara dan Benteng VOC masih berada di tepi pantai (Peta 6). Jarak antara lokasi benteng dan Pulau Kelor 2,5–3 km. Pada tahun 1940-an, laut di sepanjang pantai tersebut telah berubah menjadi rawa, karena endapan lumpur yang dibawa oleh sungai-sungai yang bermuara di sana, yaitu sungai Bedah, Prawean, Jengking, Plasoengan, Sombring, Wisu (Sungai Jepara, terbesar), Kranon, dan Karang Waroe (Carte de Rade Jepara, 1800, Arsip Nasional Republik Indonesia).

Sekarang sungai-sungai tersebut sudah banyak yang tidak kelihatan lagi karena penyempitan dan pendangkalan akibat pengendapan. Kecepatan pengendapan sekitar 10–14,4 m/tahun (Syahbandar Pelabuhan Jepara, 1982). Supaya dapat dipertahankan, Sungai Wisu harus dikeruk paling tidak setiap enam bulan sekali. Sedangkan Pulau Kelor yang sekarang telah menyatu dengan daratan Jepara diberi nama Pantai Kartini.

Daerah endapan antara Benteng VOC hingga Pantai Kartini sekarang merupakan daerah pemukiman penduduk (Desa Ujungbatu, Desa Jobokuto, dan Desa Bulu). Sedangkan wilayah pantai yang terlihat pada peta Jepara tahun 1800, sekarang merupakan Desa Mulyoharjo, Desa Belakanggunung, dan Desa Kauman (Peta 7), dengan ketinggian sekitar 10 m di atas permukaan laut.

Jepara berada pada kaki Gunung Muria (1.602 m). Pada permulaan Kala Holosen, gunung ini merupakan pulau vulkanik, tetapi sekarang telah bersatu dengan daratan Pulau Jawa melalui dataran aluvial Semarang–Rembang. Dataran ini meliputi Semarang, Demak, Jepara, Kudus, Pati, dan Rembang yang pada periode Neogin berupa sinklinal (cekungan). Pengisian material endapan hasil erosi dari Gunung Muria dan Pegunungan Kapur di sebelah selatannya masih terus berlangsung hingga sekarang (Geografi Budaya Daerah Jawa Tengah, 1977/1978 : 10).

Pada umumnya, hujan turun dari bulan Oktober sampai dengan April, sebanyak 600 mm dengan jumlah hari hujan 17–27 hari/bulan. Musim penghujan ini berkaitan dengan angin barat yang sering menimbulkan gelombang besar di pantai Jepara yang merupakan pantai terbuka (pulau yang terdekat Pulau Panjang berjarak sekitar 3 mil laut). Akibatnya, kegiatan nelayan tradisional terhenti. Bahkan erosi pantai di Kecamatan Kedung (sekitar



19 km sebelah selatan kota Jepara) pada musim barat ini sangat intensif. Menurut catatan dari kantor desa setempat dan hasil wawancara dengan Kepala Desa, erosi laut ini dapat mengikis sekitar 200–300 m daratan setiap tahun. Akibatnya ada beberapa desa yang tergenang air laut dan terpaksa diundurkan ke arah daratan, seperti Desa Semat, Desa Tanggultlare, dan Desa Panggang.

Sebaliknya pada musim kemarau, curah hujan kurang dari 60 mm dan jumlah hari hujan berkisar antara 2 – 10 hari setiap bulan (Tabel II.4). Musim kemarau berlangsung antara bulan Mei–Oktober, bersamaan dengan berhembusnya angin timur.

Seperti daerah pantai lainnya, pemenuhan kebutuhan air minum mengalami kesulitan. Air sumur terasa payau. Dalam rangka memenuhi kebutuhan air tawar yang bersih, lokasi yang tepat untuk diusahakan sebagai sumur artesis disurvei oleh Direktorat Jenderal Cipta Karya yang bekerjasama dengan Taiwan. Hasil survei menunjukkan kawasan Desa Mulyoharjo merupakan lokasi lima buah sumur artesis yang akan digali.

Jepara yang pada mulanya dikenal sebagai Ujung Poro menjadi pelabuhan dagang dan pangkalan Angkatan Laut Kerajaan Demak pada abad XV. Kedudukannya sebagai pelabuhan dagang mencapai kejayaannya pada jaman Negara Mataram dalam abad XVII. Mataram yang merupakan negara pedalaman menjadikan Jepara sebagai pelabuhan monopoli ekspor beras.

Kemudian pada abad XIX, pelabuhan Jepara dikuasai Belanda, Sisa kekuasaan Belanda masa ini berupa puing Kantor Syahbandar dan benteng masih dapat dilihat. Ketika Belanda membangun pelabuhan Semarang pada tahun 1874, peranan pelabuhan Jepara di pantai utara Jawa bagian Jawa Tengah mulai pudar. Pemudaran ini dipercepat oleh pembangunan jaringan jalan darat utama antara Semarang dengan Surabaya tanpa melalui Jepara.

Pada tahun 1930-an, jalan kereta api antara Pencangaan (di sebelah selatan Jepara) dengan Kudus dibangun. Sedangkan jalan antara Jepara–Pecangaan hanya berupa jalan tanah yang dipadatkan selebar 4–6 m. Sementara sarana angkutan darat pada masa itu adalah gerobak sapi dan kereta kuda.

Selanjutnya jalan antara Jepara–Kudus dengan lebar 2–3 m dibangun menjelang Jepang masuk pada tahun 1942-an, sedangkan sebelumnya jalan raya yang menghubungkan Jepara dengan

Semarang sudah dibuat. Di kiri—kanan jalan raya antara Jepara—Semarang, Jepara —Kudus, dan Jepara—Demak masih terlihat pohon-pohon besar yang ditanam ketika jalan tersebut dibangun. Semua jaringan jalan tersebut menuju ke jalan raya utama Semarang—Surabaya.

Dalam jaman Kemerdekaan, jalan-jalan raya dari Jepara itu mengalami perbaikan dan pengaspalan. Bersamaan dengan itu sarana angkutan darat berupa bus dan bus mini yang keluar masuk Jepara makin meningkat (tabel II.5). Demikian juga truk pengangkut barang. Dalam pada itu alat angkutan laut tradisional berupa perahu yang keluar masuk pelabuhan Jepara makin berkurang (tabel II.6). Pelayaran tradisional ini menghubungkan Jepara dengan Kalimantan, Sulawesi, Madura, dan pelabuhan di pantai utara Jawa Tengah dan Jawa Timur seperti Juana, Tuban, serta Gresik (Peta. 8).

Pelabuhan Jepara merupakan pelabuhan yang tidak diusahakan. Dengan demikian, segala pemasukan dan pengeluaran barang serta angkutan penumpang diatur oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Jepara. Dewasa ini, pelabuhan Jepara dipimpin oleh seorang Syahbandar, di bawah koordinator pelabuhan induk Semarang. Tugas Syahbandar di sini adalah (1) menentukan kapal/perahu yang layak atau tidak untuk turun ke laut, (2) mengeluarkan izin berlayar dan (3) mengurus rambu serta menentukan alur pelayaran. Kuasa Syahbandar tersebut termasuk juga pada pelayaran rakyat (trayeknya tidak diatur dan jangkauannya paling jauh adalah antar pulau).

Menurut kemampuan operasional dan fasilitas pelabuhan yang ada, Jepara termasuk pelabuhan kelas 5. Fasilitasnya jauh dari memadai karena hanya terdiri atas sebuah kantor Syahbandar dengan sebuah pesawat telepon manual, tempat tambat kapal, sebuah kapal keruk, dan tempat penumpukan barang ada di sekitar kantor Syahbandar.

Kedalaman laut di sekitar pelabuhan antara 5–7 m. Perairan di sekitar pelabuhan Jepara banyak mengandung karang yang tersembul antara 0,5–1m di bawah permukaan laut. Pengemudi perahu/kapal harus berhati-hati. Selain itu, barang nelayan banyak bertebaran. Kapal yang dapat berlabuh di Jepara hanya yang berukuran kurang dari 300 ton.

Pada tahun 1981, pelabuhan Jepara dimasukkan ke dalam jalur pelayaran perintis. Kapal yang secara tetap singgah di pelabuhan Jepara sementara ini dimiliki oleh dua perusahaan, yaitu Kapal perintis milik Peln, dan sebuah kapal dari Pemerintah daerah. Kapal Perintis Peln mempunyai trayek Semarang–Jepara Karimunjawa–Pangkalan Bun–Kumai–Banjarmasin–Kotabaru pergi pulang setiap 20 hari. Sedangkan kapal dari Pemda melayani hubungan Jepara dengan Karimunjawa, sekali seminggu pergi-pulang.

Kapal-kapal tersebut tidak dapat merapat ke pelabuhan Jepara karena kedalaman perairan tidak memungkinkan. Jadi untuk bongkar-muat baik penumpang maupun barang dibutuhkan perahu-perahu kecil yang mengangkut dari/ke kapal.

2. Asal-Usul

Menurut Carik Desa Amin Mustofa, desa yang dianggap paling tua dan merupakan asal mula Jepara adalah *Desa Mantingan*. Desa Mantingan ini pada mulanya berada di tepi pantai, tetapi sekarang berada kurang lebih 2 km dari pantai. Di desa ini terdapat daerah persawahan yang bernama *sawah segaran*. Kata "segaran" berasal dari kata *segoro* yang berarti laut. Karena pengendapan, wilayah laut tersebut menjadi daratan yang dimanfaatkan penduduk untuk persawahan. Menurut kepercayaan penduduk Desa Mantingan, suara ombak dari Sawah Segaran itu kadang-kadang terdengar. Jika ini terjadi, menurut mereka, merupakan tanda pergantian musim.

Nama "Mantingan" itu sendiri berasal dari kata *pamentingan*, merupakan suatu tempat Sultan Hadiri (abad XV) mendapatkan ketenangan. Mantingan ketika itu dipimpin oleh seorang ratu yang bernama Kalinyamat yang bersuamikan Pangeran Hadiri. Ratu Kalinyamat adalah putri Sultan Trenggono. Ratu Kalinyamat ditempatkan oleh saudaranya yaitu Sultan Demak, untuk membawahi Jepara. Ratu Kalinyamat berkedudukan di Desa Kriyan, Kecamatan Pecangaan, kira-kira 15 km dari Jepara.

Jurukunci Makam Ratu Kalinyamat, memberi keterangan mengenai Ratu Kalinyamat sebagai berikut.

Raden Thoyib atau Pangeran Hadiri adalah seorang ulama dari Aceh. Pangeran Hadiri ini selalu mengembara dari satu tempat ke tempat lainnya. Maksud pengembaraannya adalah untuk memperdalam pengetahuan tentang ilmu keagamaan. Mula-mula ia menuju ke Negara Cina. Di sana karena jasa-jasanya ia diangkat anak oleh kaisar. Dari sana ia mengembara lagi yang akhirnya sampai ke Jepara.

Di Jepara Pangeran Hadiri menemui Ratu Kalinyamat dan mengabdikan diri kepadanya. Pada akhirnya Pangeran Hadiri menjadi suami Ratu Kalinyamat. Pada masa pemerintahan Ratu Kalinyamat, dengan didampingi suaminya Pangeran Hadiri, memerintahkan untuk mendirikan sebuah mesjid. Tempatnya dipilih di Desa Mantingan. Untuk menghiasi mesjid tersebut Pangeran Hadiri minta bantuan orang tua angkatnya (Chui Hui Gwan, yang kemudian menjadi patih dengan nama Sungging Badar Duwung), untuk mencari hiasan. Di Negara Cina, Patih Sungging Badar Duwung memperoleh batu karang dan membawanya ke mesjid Mantingan, kemudian diukir oleh masyarakat Mantingan di bawah bimbingannya. Ukir-ukiran pada batu karang tersebut masih menghiasi dinding mesjid di Mantingan sampai sekarang.

Sampai tahun 1979, Desa Mantingan telah dipimpin oleh tujuh lurah yang menduduki jabatannya secara turun-temurun. Baru pada tahun 1979, lurah dipilih oleh rakyat. Kini Desa Mantingan mempunyai 6 dukuh, yaitu Jepaten, Kedondong, Dukuh, Metaraman, Ngebong, dan Sendang. Di Dukuh Metaraman terdapat makam orang-orang Metaram, di Dukuh Ngebong terdapat makam orang Cina yang disebut ngebongan, dan di tempat terdapat "sendang" atau mata air disebut Dukuh Sendang. Dari ke-6 dukuh tersebut, dukuh yang tua adalah Jepaten. Penduduknya dari dulu hingga sekarang mempunyai ketrampilan ukir-mengukir kayu. Pengetahuan ini diperoleh secara turun-temurun.

Nama Jepara, berasal dari bahasa Jawa, *moro-moro*, yang berarti membagi-bagi. Kisah nama tersebut berasal dari ceritera rakyat yang mengisahkan perjalanan pengembara dari Pulau Bali yang bernama Ida Gurnandi. Dalam pengembaraannya, Ida Gurnandi bersama rombongannya mendarat pada sebuah ujung. Di tempat tersebut, rombongan pengembara itu menjumpai orang banyak yang sedang membagi-bagi (*moro-moro*) ikan. Karena itulah tempat tersebut mereka sebut *Ujung Poro*, yang kemudian menjadi Jeporo atau Jepara. Dapat diketemukan di sini bahwa di Jepara unsur pengaruh Bali terutama dalam seni ukir.

Ceritera tentang mengapa penduduk Jepara bisa mengukir adalah sebagai berikut :

Dikisahkan, ada seorang ahli pahat dan gambar bernama Prabangkara, yang hidup pada masa pemerintahan Raja Brawijaya. Raja menyuruh Prabangkara membuat gambar permaisurinya. Gambar permaisuri yang dipesan raja adalah gambar tanpa busana dan harus diselesaikan dengan sempurna tanpa melihat permaisuri. Ternyata hasilnya begitu mengagumkan raja. Tetapi hal ini menimbulkan kecurigaan Raja Brawijaya. Dengan suatu tipu muslihat, Prabangkara dengan segala peralatannya dibuang dengan cara diikat pada sebuah layangan. Setelah sampai di atas tali layangan diputus. Dalam keadaan melayang-layang inilah pahat-pahat Prabangkara berjatuhan di suatu desa yang bernama Desa Balakanggungan sehingga penduduknya memperoleh ketrampilan mengukir (sekarang termasuk Kecamatan Kota Jepara). Pengetahuan penduduk desa tersebut menyebar ke desa-desa sekitarnya sehingga sebagian besar penduduk Jepara memiliki ketrampilan mengukir. Namun asal mula adanya ukiran di sini apakah disebabkan karena jatuhnya pahat Prabangkara atau hal lain, memang belum ada data yang pasti (Perkembangan Seni Ukir Jepara, 1979 : 5).

Kota Jepara sekarang terdiri dari 11 desa, yaitu : Protroyudan, Panggang, Pengkol, Ujungbatu, Jobokuto, Kauman, Bulu, Demaan, Saripan, Karangkebagusan, dan Bapangan. Dari desa tersebut yang tertua adalah Desa Kauman.

Ciri kota Kabupaten Jepara ditunjukkan oleh lambang-lambang berikut (Gambar 2).

- a. *Perisai Bersudut Lima* melambangkan perjuangan dan perlindungan.
- b. *Gunung* melambangkan kesentausaan dan ketenangan, yang merupakan sumber kesuburan
- c. *Bintang Bersudut Lima* melambangkan kepercayaan kepada Tuhan Yang Maha Esa, sesuai dengan sila pertama Pancasila.
- d. *Menara* melambangkan sebagian besar penduduk Kabupaten Jepara memeluk agama Islam.
- e. *Pohon Beringin* melambangkan pengayoman dan persatuan, Sedangkan sulur 4 dan 5 mengandung arti angka 45.
- f. *Ukir-ukiran Relung Motif Jepara Asli* melambangkan hasil kerajinan yang spesifik, penuh kreasi dan terkenal sampai luar negeri.

Semarang sudah dibuat. Di kiri—kanan jalan raya antara Jepara—Semarang, Jepara —Kudus, dan Jepara—Demak masih terlihat pohon-pohon besar yang ditanam ketika jalan tersebut dibangun. Semua jaringan jalan tersebut menuju ke jalan raya utama Semarang—Surabaya.

Dalam jaman Kemerdekaan, jalan-jalan raya dari Jepara itu mengalami perbaikan dan pengaspalan. Bersamaan dengan itu sarana angkutan darat berupa bus dan bus mini yang keluar masuk Jepara makin meningkat (tabel II.5). Demikian juga truk pengangkut barang. Dalam pada itu alat angkutan laut tradisional berupa perahu yang keluar masuk pelabuhan Jepara makin berkurang (tabel II.6). Pelayaran tradisional ini menghubungkan Jepara dengan Kalimantan, Sulawesi, Madura, dan pelabuhan di pantai utara Jawa Tengah dan Jawa Timur seperti Juana, Tuban, serta Gresik (Peta. 8).

Pelabuhan Jepara merupakan pelabuhan yang tidak diusahakan. Dengan demikian, segala pemasukan dan pengeluaran barang serta angkutan penumpang diatur oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Jepara. Dewasa ini, pelabuhan Jepara dipimpin oleh seorang Syahbandar, di bawah koordinator pelabuhan induk Semarang. Tugas Syahbandar di sini adalah (1) menentukan kapal/perahu yang layak atau tidak untuk turun ke laut, (2) mengeluarkan izin berlayar dan (3) mengurus rambu serta menentukan alur pelayaran. Kuasa Syahbandar tersebut termasuk juga pada pelayaran rakyat (trayeknya tidak diatur dan jangkauannya paling jauh adalah antar pulau).

Menurut kemampuan operasional dan fasilitas pelabuhan yang ada, Jepara termasuk pelabuhan kelas 5. Fasilitasnya jauh dari memadai karena hanya terdiri atas sebuah kantor Syahbandar dengan sebuah pesawat telepon manual, tempat tambat kapal, sebuah kapal keruk, dan tempat penumpukan barang ada di sekitar kantor Syahbandar.

Kedalaman laut di sekitar pelabuhan antara 5–7 m. Perairan di sekitar pelabuhan Jepara banyak mengandung karang yang tersembul antara 0,5–1 m di bawah permukaan laut. Pengemudi perahu/kapal harus berhati-hati. Selain itu, barang nelayan banyak bertebaran. Kapal yang dapat berlabuh di Jepara hanya yang berukuran kurang dari 300 ton.

Pada tahun 1981, pelabuhan Jepara dimasukkan ke dalam jalur pelayaran perintis. Kapal yang secara tetap singgah di pelabuhan Jepara sementara ini dimiliki oleh dua perusahaan, yaitu Kapal perintis milik Pelni, dan sebuah kapal dari Pemerintah daerah. Kapal Perintis Pelni mempunyai trayek Semarang–Jepara Karimunjawa–Pangkalan Bun–Kumai–Banjarmasin–Kotabaru pergi pulang setiap 20 hari. Sedangkan kapal dari Pemda melayani hubungan Jepara dengan Karimunjawa, sekali seminggu pergi-pulang.

Kapal-kapal tersebut tidak dapat merapat ke pelabuhan Jepara karena kedalaman perairan tidak memungkinkan. Jadi untuk bongkar-muat baik penumpang maupun barang dibutuhkan perahu-perahu kecil yang mengangkut dari/ke kapal.

2. Asal-Usul

Menurut Carik Desa Amin Mustofa, desa yang dianggap paling tua dan merupakan asal mula Jepara adalah *Desa Mantingan*. Desa Mantingan ini pada mulanya berada di tepi pantai, tetapi sekarang berada kurang lebih 2 km dari pantai. Di desa ini terdapat daerah persawahan yang bernama *sawah segaran*. Kata "segaran" berasal dari kata *segoro* yang berarti laut. Karena pengendapan, wilayah laut tersebut menjadi daratan yang dimanfaatkan penduduk untuk persawahan. Menurut kepercayaan penduduk Desa Mantingan, suara ombak dari Sawah Segaran itu kadang-kadang terdengar. Jika ini terjadi, menurut mereka, merupakan tanda pergantian musim.

Nama "Mantingan" itu sendiri berasal dari kata *pamentingan*, merupakan suatu tempat Sultan Hadiri (abad XV) mendapatkan ketenangan. Mantingan ketika itu dipimpin oleh seorang ratu yang bernama Kalinyamat yang bersuamikan Pangeran Hadiri. Ratu Kalinyamat adalah putri Sultan Trenggono. Ratu Kalinyamat ditempatkan oleh saudaranya yaitu Sultan Demak, untuk membawahi Jepara. Ratu Kalinyamat berkedudukan di Desa Kriyan, Kecamatan Pecangaan, kira-kira 15 km dari Jepara.

Jurukunci Makam Ratu Kalinyamat, memberi keterangan mengenai Ratu Kalinyamat sebagai berikut.

Raden Thoyib atau Pangeran Hadiri adalah seorang ulama dari Aceh. Pangeran Hadiri ini selalu mengembara dari satu tempat ke tempat lainnya. Maksud pengembaraannya adalah untuk memperdalam pengetahuan tentang ilmu keagamaan. Mula-mula ia menuju ke Negara Cina. Di sana karena jasa-jasanya ia diangkat anak oleh kaisar. Dari sana ia mengembara lagi yang akhirnya sampai ke Jepara.

Di Jepara Pangeran Hadiri menemui Ratu Kalinyamat dan mengabdikan diri kepadanya. Pada akhirnya Pangeran Hadiri menjadi suami Ratu Kalinyamat. Pada masa pemerintahan Ratu Kalinyamat, dengan didampingi suaminya Pangeran Hadiri, memerintahkan untuk mendirikan sebuah mesjid. Tempatnya dipilih di Desa Mantingan. Untuk menghiasi mesjid tersebut Pangeran Hadiri minta bantuan orang tua angkatnya (Chui Hui Gwan, yang kemudian menjadi patih dengan nama Sungging Badar Duwung), untuk mencari hiasan. Di Negara Cina, Patih Sungging Badar Duwung memperoleh batu karang dan membawanya ke mesjid Mantingan, kemudian diukir oleh masyarakat Mantingan di bawah bimbingannya. Ukir-ukiran pada batu karang tersebut masih menghiasi dinding mesjid di Mantingan sampai sekarang.

Sampai tahun 1979, Desa Mantingan telah dipimpin oleh tujuh lurah yang menduduki jabatannya secara turun-temurun. Baru pada tahun 1979, lurah dipilih oleh rakyat. Kini Desa Mantingan mempunyai 6 dukuh, yaitu Jepaten, Kedondong, Dukuh, Metaraman, Ngebond, dan Sendang. Di Dukuh Metaraman terdapat makam orang-orang Metaram, di Dukuh Ngebond terdapat makam orang Cina yang disebut ngebondan, dan di tempat terdapat "sendang" atau mata air disebut Dukuh Sendang. Dari ke-6 dukuh tersebut, dukuh yang tua adalah Jepaten. Penduduknya dari dulu hingga sekarang mempunyai ketrampilan ukir-mengukir kayu. Pengetahuan ini diperoleh secara turun-temurun.

Nama Jepara, berasal dari bahasa Jawa, *moro-moro*, yang berarti membagi-bagi. Kisah nama tersebut berasal dari ceritera rakyat yang mengisahkan perjalanan pengembara dari Pulau Bali yang bernama Ida Gurnandi. Dalam pengembaraannya, Ida Gurnandi bersama rombongannya mendarat pada sebuah ujung. Di tempat tersebut, rombongan pengembara itu menjumpai orang banyak yang sedang membagi-bagi (*moro-moro*) ikan. Karena itulah tempat tersebut mereka sebut *Ujung Poro*, yang kemudian menjadi Jeporo atau Jepara. Dapat diketemukan di sini bahwa di Jepara unsur pengaruh Bali terutama dalam seni ukir.

Ceritera tentang mengapa penduduk Jepara bisa mengukir adalah sebagai berikut :

Dikisahkan, ada seorang ahli pahat dan gambar bernama Prabangkara, yang hidup pada masa pemerintahan Raja Brawijaya. Raja menyuruh Prabangkara membuat gambar permaisurinya. Gambar permaisuri yang dipesan raja adalah gambar tanpa busana dan harus diselesaikan dengan sempurna tanpa melihat permaisuri. Ternyata hasilnya begitu mengagumkan raja. Tetapi hal ini menimbulkan kecurigaan Raja Brawijaya. Dengan suatu tipu muslihat, Prabangkara dengan segala peralatannya dibuang dengan cara diikat pada sebuah layangan. Setelah sampai di atas tali layangan diputus. Dalam keadaan melayang-layang inilah pahat-pahat Prabangkara berjatuh di suatu desa yang bernama Desa Balakanggung sehingga penduduknya memperoleh ketrampilan mengukir (sekarang termasuk Kecamatan Kota Jepara). Pengetahuan penduduk desa tersebut menyebar ke desa-desa sekitarnya sehingga sebagian besar penduduk Jepara memiliki ketrampilan mengukir. Namun asal mula adanya ukiran di sini apakah disebabkan karena jatuhnya pahat Prabangkara atau hal lain, memang belum ada data yang pasti (Perkembangan Seni Ukir Jepara, 1979 : 5).

Kota Jepara sekarang terdiri dari 11 desa, yaitu : Protroyudan, Panggang, Pengkol, Ujungbatu, Jobokuto, Kauman, Bulu, Demaan, Saripan, Karangkebagusan, dan Bapangan. Dari desa tersebut yang tertua adalah Desa Kauman.

Ciri kota Kabupaten Jepara ditunjukkan oleh lambang-lambang berikut (Gambar 2).

- a. *Perisai Bersudut Lima* melambangkan perjuangan dan perlindungan.
- b. *Gunung* melambangkan kesentausaan dan ketenangan, yang merupakan sumber kesuburan
- c. *Bintang Bersudut Lima* melambangkan kepercayaan kepada Tuhan Yang Maha Esa, sesuai dengan sila pertama Pancasila.
- d. *Menara* melambangkan sebagian besar penduduk Kabupaten Jepara memeluk agama Islam.
- e. *Pohon Beringin* melambangkan pengayoman dan persatuan, Sedangkan sulur 4 dan 5 mengandung arti angka 45.
- f. *Ukir-ukiran Relung Motif Jepara Asli* melambangkan hasil kerajinan yang spesifik, penuh kreasi dan terkenal sampai luar negeri.

- g. *Padi* melambangkan kemakmuran dalam bidang pangan, berbiji 17 mengandung arti tanggal kemerdekaan Republik Indonesia.
- h. *Kapok* melambangkan produksi daerah yang terkenal berkualitas tinggi di pasar perdagangan, sedangkan jumlah 8 buah berarti bulan 8 (bulan kemerdekaan Republik Indonesia).
- i. Perpaduan antara bulir *Padi* berbiji 17, *Kapok* 8 buah, dan *sulur* 4 serta *Akar* 5 merupakan rangkaian angka-angka yang mewujudkan saat yang bersejarah Proklamasi Kemerdekaan 17 Agustus 1945.
- j. *Bunga Melati* diikat dengan pita merah melambangkan perjuangan dan kemajuan wanita serta menunjukkan tempat kelahiran Pahlawan Nasional Raden Ajeng Kartini.
- k. *Tanah Datar* melambangkan kesuburan daerah yang merupakan potensi pertanian dan perkebunan untuk kemakmuran.
- m. *Laut* melambangkan kebebasan, mengandung kekayaan alam yang melimpah ruah sebagai sumber mata pencaharian utama bagi para nelayan.

Perpaduan antara langit, gunung, tanah dataran dan laut, menggambarkan kekayaan alam sebagai sumber kehidupan dan penghidupan rakyat (Jawa Tengah Selayang Pandang).

Memang di rumah Kabupaten Jepara pernah dibesarkan seorang tokoh wanita, Raden Ajeng Kartini, salah seorang putri Raden Mas Adipati Sosroningrat. Ketika Kartini dilahirkan pada tanggal 21 April 1879, ayahnya masih menjabat sebagai Asisten Wedana Mayong. Kota Jepara mendapat julukan Kota Kartini karena tokoh pejuang emansipasi wanita ini.

C. PERBANDINGAN

Bentang alam Gilimanuk dan Jepara adalah dataran pantai. Gilimanuk merupakan daerah endapan laut, terletak pada tepi selat yang memisahkan Pulau Bali dengan Pulau Jawa, sedangkan Jepara merupakan daerah endapan sungai, terletak pada pantai yang terbuka, yaitu tepi pantai Laut Jawa.

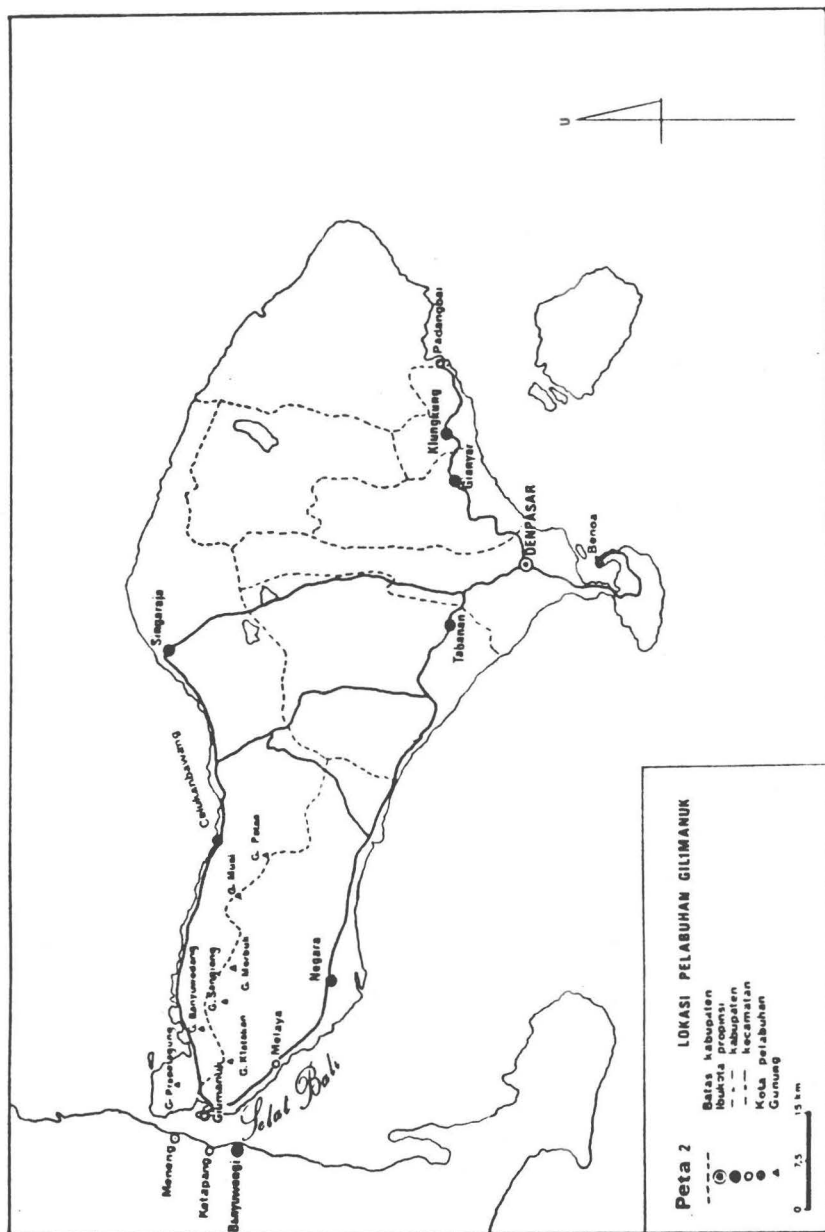
Gilimanuk pada awal abad XX masih merupakan perkampungan nelayan, dengan penduduk yang masih jarang. Daerah ini berkembang karena adanya penduduk pendatang yang mencari

kerja dan tempat pemukiman baru, dalam rangka kegiatan pelayaran penyeberangan antara ujung barat Bali dengan pesisir Jawa Timur (Banguwangi). Selanjutnya pada tahun 1963, dalam perkembangannya Gilimanuk mendapat status sebagai pelabuhan feri, khusus melayani penyeberangan antara Gilimanuk—Ketapang (pantai Banyuwangi), dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Dalam jaring lalu-lintas darat, Gilimanuk terletak pada jalur jalan raya yang menghubungkan Jawa dengan Bali, bahkan terus ke daerah timur melalui penyeberangan di pelabuhan Padangbai (Rencana jalur Sabang/Aceh hingga Los Palos/Timor Timur).

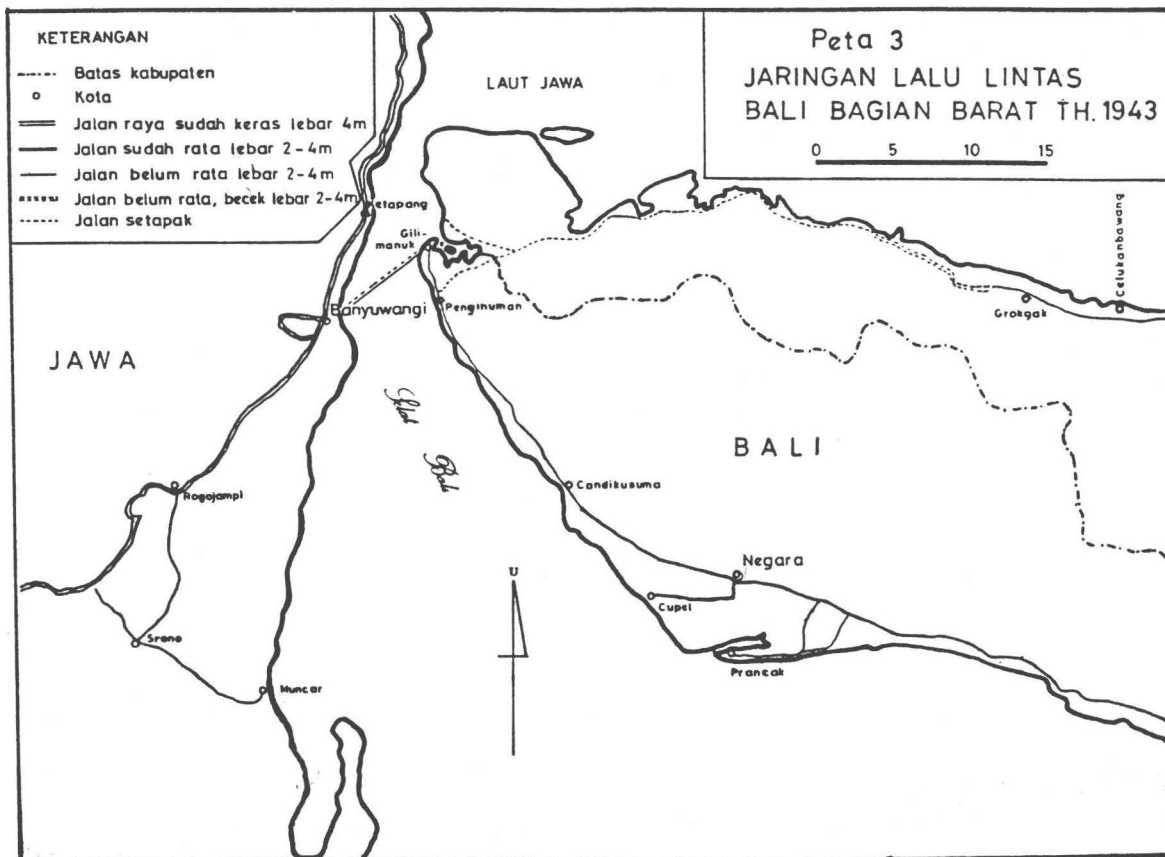
Jepara mengalami kejayaannya sebagai salah satu pelabuhan dagang Nusantara sejak abad XVII, dan berhubungan pula dengan berbagai tempat di luar negeri. Jepara pun pernah berstatus sebagai pelabuhan armada laut Negara Demak. Peranan pelabuhan mulai menurun sejak Belanda membuka pelabuhan Semarang menjelang akhir abad XX. Dalam pada itu, sejak dulu kota Jepara tidak terletak pada jalur lintas darat utama.

Gilimanuk dan Jepara mengalami musim hujan dari bulan Oktober—April. Angin barat menyebabkan gelombang besar sehingga, mengganggu kegiatan nelayan dan pelayaran tradisional. curah hujan di Jepara boleh dikatakan lebih tinggi daripada di Gilimanuk. Hal ini disebabkan karena faktor letak Gilimanuk yang tidak menguntungkan bagi jalannya angin yang mengandung uap air. Arah angin pembawa hujan yang bertiup di Gilimanuk sejajar dengan pantai yang tidak berpegunungan.

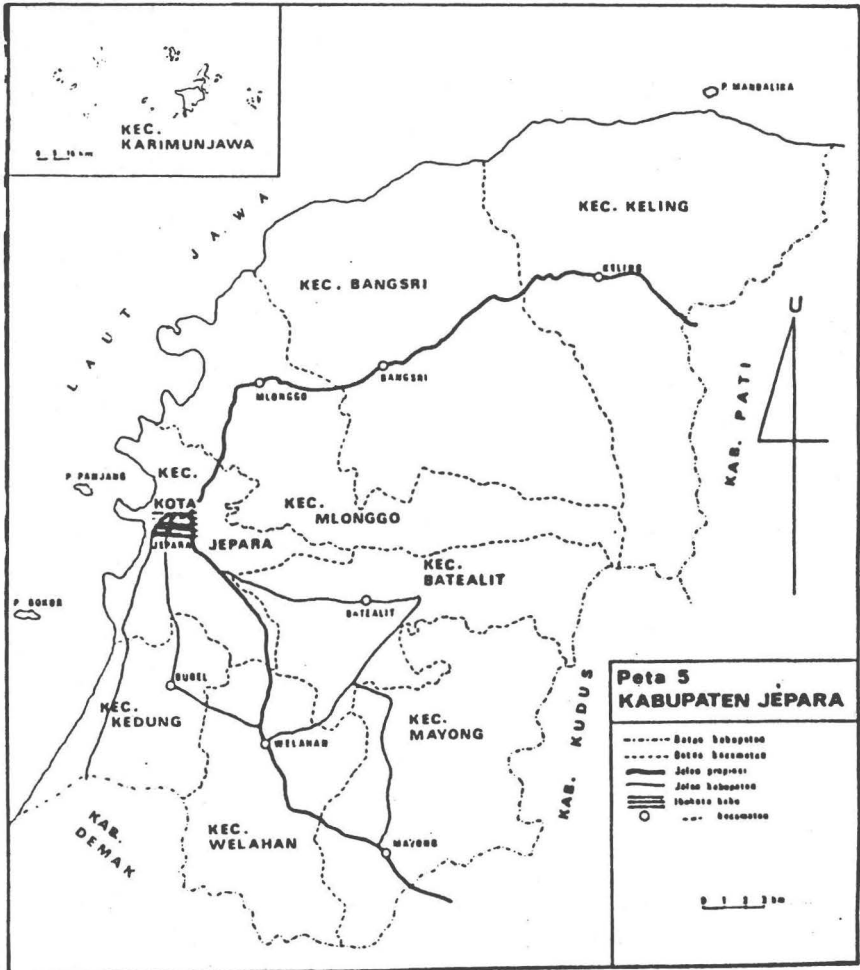
Tanah di Gilimanuk kurang baik untuk diusahakan sebagai tanah pertanian. Orientasi kegiatan penduduk lebih banyak ke bidang jasa pelabuhan dan ke hidupan laut. Hal ini tercermin pada lambang desanya, sedangkan tanah di Jepara merupakan hasil endapan sungai yang berasal dari Gunung Muria sehingga cukup subur untuk usaha pertanian. Selain berorientasi ke laut, penduduk lebih banyak mengolah tanahnya. Di samping itu, kota Jepara berkembang sebagai kota ukir sebagaimana terlihat pada lambang kota Kabupaten Jepara.



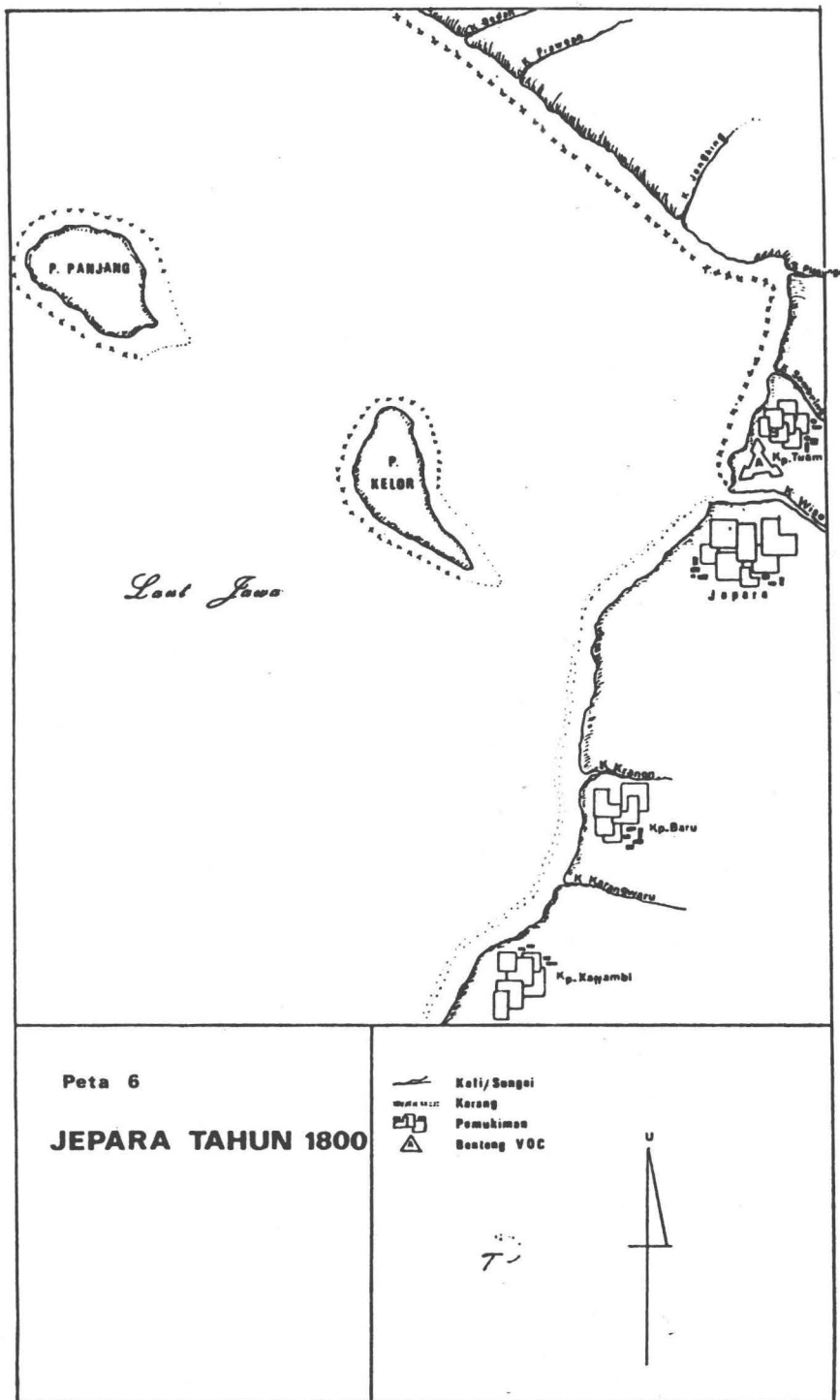
Sumber: ATLAS PERSADA DAN SUNIA, HALVA ENDONG I.A., 1979
 :PETA MANJOEWANGI, A.N.S. 1521, JIND 1946 SECOND EDITION, SHEET 18



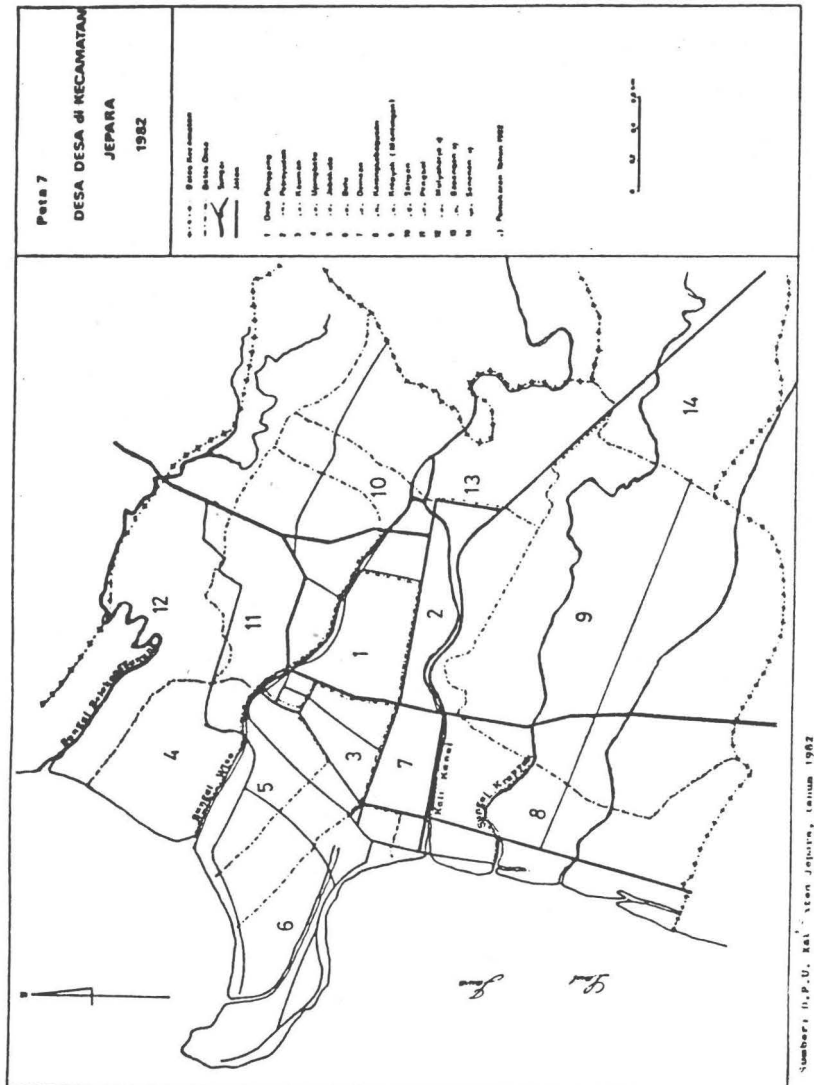
Sumber: Peta Banjoewangi, Hindia 1943

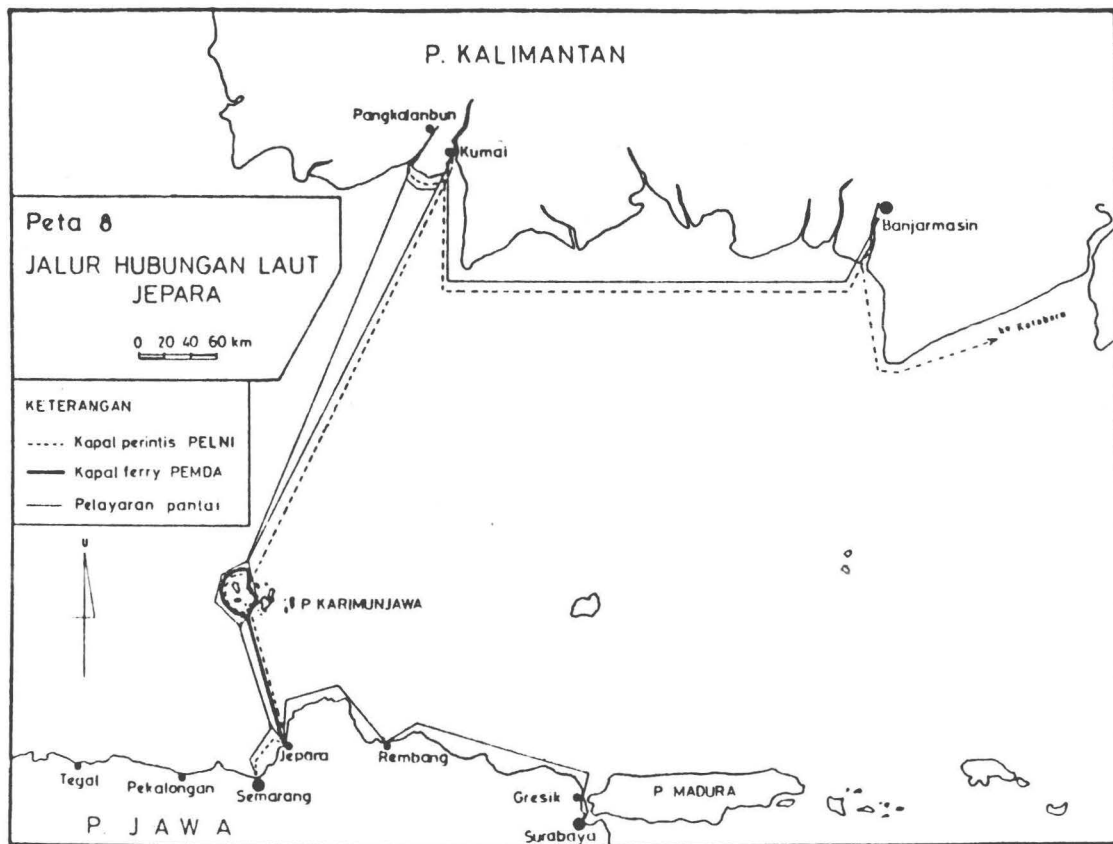


Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Jepara, 1982

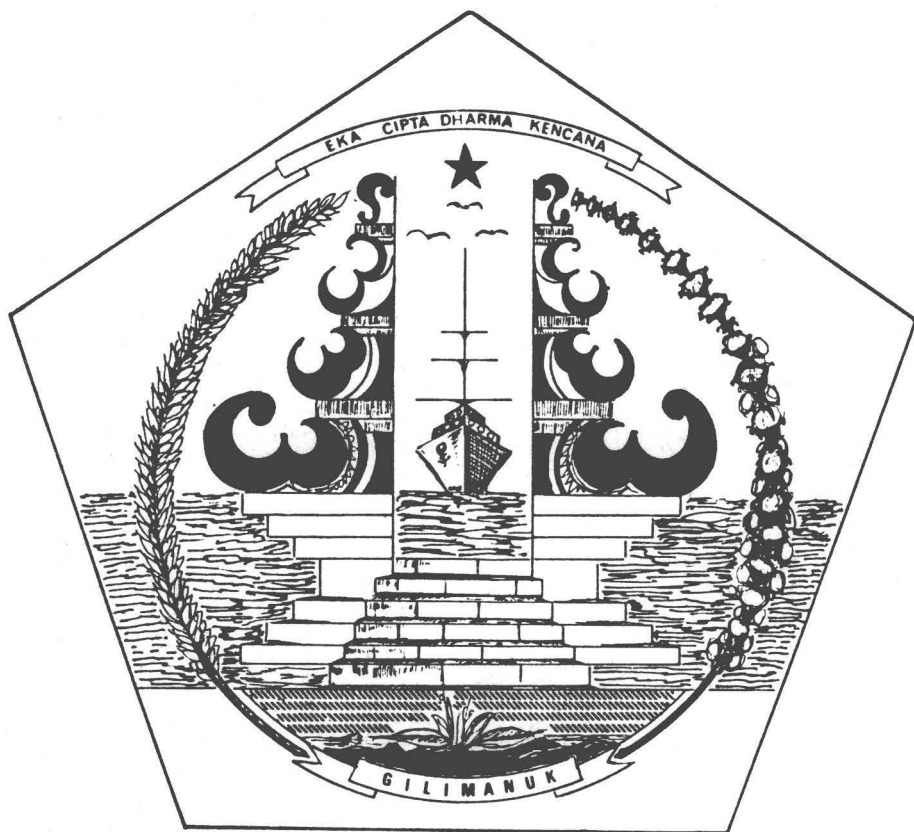


Sumber: Carte de La Rade de Jepara, 1800





Sumber: Atlas Indonesia, 1. Hedi Landy, 1974 dan wawancara



LAMBANG DESA GILIMANUK

Sumber: Monografi Desa Gilimanuk, tahun 1980/1981

**KABUPATEN DAERAH TINGKAT II
JEPARA**



LAMBANG KOTA JEPARA

Sumber: Jawa Tengah Selayang Pandang

TABEL II. 1
JADWAL PENYEBERANGAN KAPAL FERI PJKA
GILIMANUK – KETAPANG, 1973

| Berangkat dari | Waktu (Pukul) | Berangkat dari | Waktu (Pukul) |
|----------------|------------------|----------------|------------------|
| Ketapang | 00.30 | Gilimanuk | 1.45 |
| Ketapang | 3.00 | Gilimanuk | 4.15 |
| Ketapang | 6.00 | Gilimanuk | 7.30 |
| Ketapang | 9.00 | Gilimanuk | 10.30 |
| Ketapang | 12.00 | Gilimanuk | 13.30 |
| Ketapang | 15.00 | Gilimanuk | 16.15 |
| Ketapang | 18.00 | Gilimanuk | 20.45 |
| Ketapang | 22.00 | Gilimanuk | 23.15 |

Sumber : Geografi Budaya Daerah Bali, 1978, 9

TABEL II.2
KAPASITAS SARANA ANGKUTAN PELABUHAN
PENYEBERANGAN GILIMANUK – KETAPANG,
1982

| Nama Kapal Feri | Jumlah Rit | Kapasitas/Rit | | Operasi (jam) |
|--------------------------|---------------|---------------|-----------|------------------|
| | | Kendaraan | Penumpang | |
| Lintas PJKA Gilimanuk | 8 | 17 | 250 | 24 |
| Kintamani | 8 | 10 | 200 | 24 |
| Blambangan | 8 | 10 | 200 | 24 |
| Lintas LCM | | | | |
| Nusadua | 8 | 16 | 300 | 24 |
| Nusabarong | 8 | 2 | 35 | 12 |
| Baturetno | 8 | 2 | 25 | 12 |
| 06 | 8 | 1 | 20 | 12 |
| 34 | 8 | 1 | 20 | 12 |
| 44 | 8 | 1 | 20 | 12 |

Sumber : Kantor Pelabuhan Penyeberangan Ketapang – Gilimanuk, 1982

TABEL II.3
CURAH DAN HARI HUJAN, SETASIUN MELAYA,
1976

| Bulan | Curah Hujan (mm) | Hari Hujan (hari) |
|-----------|------------------|-------------------|
| Januari | 372 | 21 |
| Februari | 124 | 9 |
| Maret | 173 | 11 |
| April | — | — |
| Mei | 16 | 3 |
| Juni | 38 | 2 |
| Juli | 5 | 1 |
| Agustus | 7 | 2 |
| September | 9 | 2 |
| Oktober | 117 | 5 |
| November | 119 | 6 |
| Desember | 173 | 8 |
| Rata-rata | 103 | 6 |

Sumber : Kantor Pertanian, Dati II Jembrana
— Data tidak masuk

TABEL II.4
CURAH DAN HARI HUJAN, KECAMATAN KOTA JEPARA
1975, 1978, 1980

| Bulan | 1975 | | 1978 | | 1980 | |
|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|
| | CH (mm) | HH (hari) | CH (mm) | HH (hari) | CH (mm) | HH (hari) |
| Januari | 725 | 19 | 984 | 24 | 703 | 26 |
| Februari | 674 | 27 | 553 | 20 | 330 | 20 |
| Maret | 302 | 22 | 520 | 19 | 111 | 11 |
| April | 413 | 14 | 92 | 10 | 263 | 13 |
| Me i | 144 | 13 | 83 | 10 | 7 | 2 |
| J u n i | — | — | 237 | 8 | 16 | 2 |
| J u l i | 12 | 2 | 88 | 9 | 13 | 3 |
| Agustus | 12 | 2 | 13 | 2 | 13 | 3 |
| September | 49 | 6 | 88 | 10 | 11 | 1 |
| Oktober | 185 | 17 | 232 | 10 | 119 | 5 |
| Nopember | 264 | 25 | 178 | 7 | 209 | 14 |
| Desember | 671 | 25 | 972 | 25 | 574 | 28 |

Sumber : Jepara Dalam Angka, 1975, 1978, dan 1980

Keterangan : CH = Curah Hujan; HH = Hari Hujan; = Data tidak masuk.

TABEL II.5
LALU – LINTAS ANGKUTAN YANG DATANG/PERGI
DI TERMINAL JEPARA, 1977 – 1980

| Jenis Kendaraan | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 |
|-----------------|--------|---------|---------|---------|
| Bus : datang | 10 876 | 11 625 | 13 713 | 16 291 |
| pergi | 10 116 | 11 503 | 13 713 | 16 291 |
| Colt : datang | 37 478 | 17 701 | 100 358 | 129 181 |
| pergi | 36 974 | 168 568 | 100 358 | 129 181 |

Sumber : DLAJR, Pelabuhan Jepara

TABEL II.6
JUMLAH PERAHU YANG MASUK – KELUAR PELABUHAN
JEPARA, 1977 – 1982

| Tahun | Masuk (perahu) | Keluar (perahu) |
|-------|-------------------|--------------------|
| 1977 | 736 | 735 |
| 1978 | 426 | 426 |
| 1979 | 480 | 484 |
| 1980 | 488 | 488 |
| 1981 | 557 | 557 |
| 1982 | 585 | 585 |

Sumber : Kantor Syahbandar Pelabuhan Jepara, 1982

BAB III

FAKTOR SOSIAL

A. GILIMANUK

Sekitar tahun 1942, Gilimanuk yang sekarang kita kenal, masih merupakan daerah semak belukar dan banyak tumbuhan bakau dengan berbagai macam margasatwa. Bagian pantai merupakan perkampungan nelayan. Di sekitar pendaratan perahu terdapat pos penjagaan Belanda, rumah penjara, kandang kuda, dan bangunan rumah penduduk sebanyak 5 kepala keluarga.

Pada tahun 1945, penduduk perkampungan nelayan yang tadinya hanya terdiri dari 3 kepala keluarga (Djasiman, Djimuk, Niba, Muhaja, dan Tuan Cola/warga Belanda) bertambah dengan 6 keluarga yang datang dari Jawa. Tujuan penduduk pendatang ini adalah mencari tempat tinggal dan pekerjaan. Lapangan kerja yang relatif menarik di Gilimanuk adalah angkutan di pelabuhan atau sebagai pembantu pengemudi perahu (Bapak Agus/informan).

Sejak tahun 1948, penguasaan pelabuhan Gilimanuk diambil alih dari Pemerintahan Belanda oleh Pemerintahan Daerah Jembrana (Pemerintah Republik Indonesia). Sementara itu, jumlah penduduk di Gilimanuk makin meningkat, dan perumahan penduduk sekitar pelabuhan mulai meluas.

Sekitar tahun 1954, tercatat 27 kepala keluarga yang tinggal di sekitar pelabuhan, terdiri dari 2 kepala keluarga suku Bali dan yang lain adalah suku pendatang dari Jawa (I Ng. Kisid/informan). Pada tahun 1962, jumlah kepala keluarga menjadi 40, dan pada

tahun 1963, meningkat menjadi 110 yang terdiri dari 12 kepala keluarga suku Bali dan 98 kepala keluarga suku Jawa (Kantor Kabupaten Jembrana). Pandangan para penduduk pendatang, tentang Gilimanuk sebagai tempat terpencil berubah menjadi tempat yang makin terbuka. Kemudahan mencapainya dari Jawa dengan mempergunakan sarana angkutan laut merupakan sebab perubahan pandangan itu.

Pada tahun 1976, penduduk Gilimanuk telah mencapai 3.796 jiwa, terdiri dari 700 kepala keluarga (Jembrana Dalam Angka, 1976). Sementara itu, arus penduduk pendatang makin meningkat, terutama sebagian dari korban bencana letusan Gunung Agung pada tahun 1963. Sejalan dengan itu, lokasi pemukiman penduduk pindah satu kilometer kearah selatan pelabuhan sebagai pelaksanaan Surat Keputusan Bupati Jembrana. Tujuannya adalah mengamankan kegiatan pelabuhan. Alhasil, Wilayah pelabuhan mempunyai luas sekitar 1,5 ha yang digunakan untuk bangunan perkantoran pelabuhan, gudang, pos polisi, perumahan Syahbandar, tempat tambah perahu, dan tempat perdagangan berupa warung-warung makan.

Jadi, Gilimanuk menunjukkan perkembangan yang cukup pesat sebagai terlihat pada perkembangan jumlah penduduk dan perkembangan fisik desa (Peta 9, 10, 11, 12, 13). Dengan berkembangnya fungsi pelabuhan Gilimanuk, maka di Desa Gilimanuk muncul instansi-instansi pemerintah dan perusahaan-perusahaan swasta yang berkaitan dengan kegiatan pelabuhan, seperti : bank, kantor-kantor pemerintah, pasar, penginapan, kepolisian, Dinas Lalu-Lintas Jalan Raya, sekolah-sekolah dan Balai Kesehatan.

Pada tahun 1977, jumlah kepala keluarga di Gilimanuk menjadi 783, dan pada tahun 1981 meningkat lagi menjadi 1.010 dengan 4.879 jiwa yang terdiri dari 50,56% penduduk laki-laki dan 49,44% penduduk perempuan. Setiap kepala keluarga rata-rata terdiri dari 4-5 orang. Mereka terdiri dari kelompok umur 0-14 tahun sebanyak 657 orang atau 40,11%, kelompok umur 15-54 tahun sebanyak 2613 orang atau 53,57%, dan kelompok umur 55 tahun ke atas sebanyak 309 orang atau 6,32 % (Tabel III.1). Susunan penduduk demikian berarti beban tanggungan penduduk masih termasuk besar. Mayoritas penduduk masih tetap suku pendatang, dalam hal ini suku Jawa.

Perumahan penduduk dapat digolongkan atas rumah bambu (30,91%), rumah permanen (26,3%), dan rumah semi permanen

(22,79 %). Perumahan penduduk didirikan secara teratur pada tepi kiri—kanan jalan dalam arti jalan yang berpasir dengan lebar sekitar 3—3,5 m. Di samping itu beberapa rumah terletak mengumpul, terutama kelompok perumahan nelayan.

Menurut mata pencaharian pokok untuk keseluruhan penduduk Gilimanuk, sebagian besar penduduknya menggantungkan hidupnya pada perburuhan di lingkungan pelabuhan dan perdagangan (lebih dari 50 %). Yang lain hidup dari berbagai bidang seperti jasa angkutan (supir, kenek, pengemudi ojek, pengemudi dokar), nelayan, pekerja bangunan dan perbengkelan, industri kerajinan, pegawai, ABRI, dan pertanian (Catatan Kantor Desa Gilimanuk, 1981). Usaha dalam bidang peternakan sudah ada pula tetapi masih merupakan usaha sampingan. Dari jenis mata pencaharian pokok penduduk Gilimanuk dapatlah disimpulkan bahwa penduduk ikut menunjang kelancaran kegiatan di pelabuhan. Hal ini nampak dari jenis kegiatan pokok sebagian besar berkaitan dengan kegiatan di lingkungan pelabuhan.

Seperti telah diuraikan di atas, penduduk Desa Gilimanuk terdiri dari penduduk campuran, dengan mayoritas penduduk pendatang dari Jawa. Demikian juga dalam hal agama, sebagian besar (59 %) penduduk menganut agama Islam, 39,17 % memeluk agama Hindu-Bali, dan 1,83 % menganut agama Kristen (Katolik dan Protestan). Jadi, Gilimanuk merupakan wilayah yang unik di Pulau Bali. Penganut ketiga agama tersebut hidup berdampingan dengan rukun. Umat Hindu—Bali membangun Pura Tri Kayangan yaitu Pura Puseh, Pura Dalem, dan Pura Desa. Umat Islam membangun mesjid dan langgar sebagai tempat peribadatan bersama. Sedangkan umat Kristen membangun gereja sebagai tempat berkumpul dalam mengadakan kebaktian bersama pada hari-hari peribadatan. Kegiatan peribadatan langsung diurus oleh pamong-pamong agama masing-masing dan dilindungi oleh Pemerintahan Desa.

Di Gilimanuk hanya ada satu mesjid yang terletak di Banjar Arum, dan sejumlah langgar (surau) pada berbagai banjar, yaitu dua buah di Banjar Asri, dan masing-masing sebuah di Banjar Jineng Agung, Banjar Asih, Banjar Arum, dan Banjar Samina. Bangunan Pura terdapat di Banjar Jineng Agung (4 buah), Banjar Samiana (satu buah), dan Banjar Penginuman (dua buah). Bangunan gereja berada di Banjar Asih, Banjar Samiana, dan Banjar Penginuman. Banjar yang lengkap memiliki tempat peribadatan

baik untuk penganut agama Islam, agama Hindu-Bali maupun agama Kristen adalah Banjar Samiana yang berpenduduk 766 jiwa atau 155 kepala keluarga (Kantor Desa Gilimanuk, 1981).

Penduduk Gilimanuk yang berjumlah 4.879 jiwa (tahun 1981). menurut pendidikan tercatat 3.092 orang (63,37 %) pernah mengikuti pendidikan pada tingkat sekolah dasar. Dari jumlah tersebut ada yang melanjutkan ke sekolah lanjutan tingkat pertama (20,17 %) dan ada yang tidak sekolah lagi sebanyak 1.336 orang atau 43,2 %. Sementara itu yang belum sekolah tercatat ada 677 orang (13,87 %), dan yang tidak pernah sekolah ada 22,75 % dari keseluruhan jumlah penduduk (Monografi Gilimanuk 1980/1981).

Lembaga pendidikan formal yang ada di Desa Gilimanuk baru ada dari tingkat Sekolah Taman Kanak-kanak hingga Sekolah Lanjutan Tingkat pertama. Untuk melanjutkan pendidikan ke sekolah yang lebih tinggi, anak-anak pergi ke Ibukota Kecamatan (14 km, dapat ditempuh pergi pulang), ke ibu kota kabupaten (33 km, juga dapat ditempuh pergi-pulang, lama perjalanan dengan angkutan umum colt 30 menit sekali jalan dan setiap saat ada di terminal), atau ke ibu kota propinsi (129 km) untuk tingkat Perguruan Tinggi.

Jenis sekolah serta penyebarannya sebagai berikut. Taman Kanak-kanan berstatus swasta berada di Banjar Asri, 5 Sekolah Dasar (4 berstatus negeri dan satu swasta) tersebar di Banjar Jineng Agung (satu sekolah), Banjar Arum (dua sekolah), Banjar Samiana (satu sekolah), dan Banjar Penginuman (satu sekolah). Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama baru ada sebuah sekolah di Banjar Samiana dan masih berstatus swasta. Masyarakat menaruh perhatian besar pada pendidikan anak-anaknya. Hal ini terlihat pada adanya kerjasama antara orang tua murid dengan masing-masing sekolah dasar yang tertuang pada wadah organisasi Badan Pembantu Pembina Pendidikan (BP3).

Gerakan Pramuka sebagai wadah pembinaan generasi muda sudah ada di Desa Gilimanuk. Kegiatan Pramuka ini dirintis oleh SD I, kemudian menyusul SD II dan SD III. Latihan diadakan setiap hari Sabtu. Pelatuhnya diambil dari masing-masing sekolah. Kegiatan Pramuka ini, sudah ada sejak tahun 1975. Sampai tahun 1979, anggota Pramuka tercatat ada 182 orang dengan 6 orang pembina. Tingkat Sekolah Lanjutan Pertama turut serta membentuk Pramuka dengan pembina dari sekolahnya. Kegiatan Pramuka ini, antara lain berkemah, latihan ketrampilan. wisata rama-ja, gotong royong, dan usaha penghijauan.

Pendidikan masyarakat lainnya dibina melalui organisasi Pembinaan Kesejahteraan Keluarga (PKK). Anggota organisasi ini, terdiri dari ibu-ibu rumah tangga dan muda-mudi. Pada tahun 1980, di Desa Gilimanuk tercatat ada sekitar 1.000 anggota PKK yang tersebar pada 6 wilayah banjar (Monografi Gilimanuk). Kegiatan PKK antara lain meliputi usaha pembuatan kebun PKK pada masing-masing banjar, mengadakan kunjungan sosial ke rumah-rumah serta memberi contoh tentang kebersihan tata rumah tangga, keikutsertaan dalam Program Keluarga Berencana bagi kaum ibu, pemanfaatan halaman pekarangan, praktek ketrampilan, dan mengadakan kegiatan olah raga.

Kesenian di Gilimanuk dapat merupakan hiburan, dan ada pula yang berkaitan dengan upacara keagamaan. Lembaga kesenian yang ada di Gilimanuk antara lain ialah : (1) Wayang orang di Banjar Asri, (2) Angklung di Banjar Asri dan Samiana, (3) Gamelan di Banjar Jineng Agung, Banjar Arum, dan Banjar Samiana, dan (4) Kidung atau Tembang dan Samroh (berkaitan dengan agama Islam) di Banjar Asri, Banjar Jineng Agung, dan Banjar Arum.

Kesadaran masyarakat dalam bidang kesehatan mulai meningkat. Hal ini terlihat dalam pengadaan jamban pada masing-masing rumah. Hal ini dimantapkan pula oleh adanya penyuluhan dari para petugas Puskesmas Gilimanuk. Di Gilimanuk telah ada satu Puskesmas di Banjar Arum, Balai Pengobatan di Banjar Jineng Agung, dan Balai Kesehatan Ibu dan Anak (BKIA) di Banjar Arum.

Dari uraian mengenai keadaan sosial, dapatlah disimpulkan bahwa sebagian besar penduduk Gilimanuk berasal dari penduduk pendatang, dalam hal ini mayoritas berasal dari Jawa Timur. Motivasi mereka datang dan kemudian menetap di Gilimanuk, karena kemudahan mencapai wilayah tersebut, tersedianya kesempatan kerja di lingkungan pelabuhan, dan masih terbukanya wilayah untuk bermukim. Makin padatnya penduduk dengan sendirinya mempengaruhi arus kegiatan ekonomi, terutama dalam bidang perdagangan. Dengan makin bertambahnya penduduk di Gilimanuk berarti terpenuhinya tenaga kerja di lingkungan pelabuhan. Potensi penduduk turut mendukung kegiatan di pelabuhan. Ternyata sebagian besar penduduk Gilimanuk mempunyai mata pencaharian yang ada kaitannya dengan kegiatan pelabuhan (buruh angkut, pegawai di lingkungan pelabuhan, jasa angkutan lokal, dan pedagang).

Di daerah Gilimanuk, penduduk pendatang tersebut masih menunjukkan kebudayaan yang dimiliki sejak dari tempat asal. Hal ini tampak pada bentuk rumah tinggal, adat kebiasaan hidup sehari-hari terutama dalam penggunaan bahasa daerah. Namun demikian penduduk pendatang ini saling hidup berdampingan dan rukun dengan penduduk setempat. Pertambahan penduduk dan perkembangan fisik Gilimanuk ikut mendorong adanya instansi-instansi pemerintah, perusahaan-perusahaan yang beroperasi di Desa Gilimanuk dan pelabuhan Gilimanuk.

B. JEPARA

Pada pertengahan abad XIX (tahun 1845), Kabupaten Jepara pada waktu itu berpenduduk 79.129 jiwa (ketika itu Kecamatan Karimunjawa belum termasuk wilayah Kabupaten Jepara). Komposisi penduduk berdasarkan suku bangsa terdiri dari 97,52 % orang Jawa, 1,76 % orang Cina, 0,48 % orang Melayu, dan 0,24 % orang Eropah. Sementara itu, penduduk di ibu katanya yaitu Distrik Jepara berjumlah 36.240 jiwa. Jadi hampir separuh penduduk Kabupaten Jepara berada di ibukota. Komposisi menurut suku bangsa penduduk distrik adalah 97,99 % orang Jawa, 1,08 % orang Cina, 0,5 % orang Eropah, serta 0,43 % orang Arab dan Melayu (Soetjipto, FA, Drs, 1970 : 7). Jadi komposisi penduduk pada masa itu sudah menunjukkan keaneka ragaman, walaupun mayoritas orang Jawa, baik pada tingkat kabupaten maupun pada tingkat distrik. Lebih lanjut dikatakan pada tulisan Soetjipto FA yang diambil dari beberapa catatan Belanda, bahwa Kabupaten Jepara pada masa itu (tidak termasuk wilayah Karimunjawa) mempunyai luas 474 *paal* persegi dan Distrik Jepara sekitar 144 *paal* ppersegi (1 *paal* = 1½ km). Berarti kepadatan penduduk Kabupaten Jepara adalah sekitar 144/*paal* persegi atau sekitar 70/km² dan kepadatan penduduk Distrik Jepara sekitar 258/*paal* persegi atau sekitar 120/km². Terlihat di sini bahwa penduduk di pusat kota lebih padat daripada keseluruhan penduduk di kabupaten.

Di kota Jepara pada abad XIX dijumpai kampung-kampung khusus untuk pedagang, baik asing maupun pedagang bumiputera dari suku lain, seperti Kampung Pekojan, Kampung Melayu, Kampung Cina, dan Kampung Arab. Beberapa nama tersebut masih ada hingga sekarang. Gambaran pemukiman pada abad lalu dapat dilihat dalam denah Kota Jepara yang dikutip dari "De Moskee Van Jepara". karangan H.J. De Graaf (Peta 14).

Pada masa itu perkampungan bumiputra mempunyai tipe khas Jawa. Lingkungan tempat tinggal orang Eropah merupakan kota kecil tersendiri. Rumah Residen berada di tepi Kali Jepara (Sungai Wisu) dekat alun-alun. Di sekitar alun-alun terletak juga rumah Bupati, mesjid, dan tangsi prajurit. Dari alun-alun ke arah barat terdapat sebuah jembatan kayu selebar 50 kaki (sekitar 12,6 m) di atas Sungai Wisu. Sungai Wisu dapat dilayari perahu hingga jembatan kayu tersebut yang jaraknya sekitar 1½ km dari muara sungai. Pasar Besar berada di tepi sungai ini dan selalu ramai dikunjungi pedagang dan pembeli, baik dari Jepara sendiri maupun dari luar Jepara. Kantor Syahbandar berada tidak berapa jauh dari Pasar Besar. Ke arah utara terdapat benteng VOC yang dinamakan "de Drihoek" (benteng berdenah segitiga). Benteng ini berada pada sebuah bukit. Dari sini orang dapat menikmati pemandangan indah pelabuhan, Pulau Panjang, dan Pulau Kelor. Dari benteng ini Belanda dapat mengawasi kegiatan di pelabuhan. Pada waktu itu, pemukiman penduduk di Jepara terbatas di beberapa tempat dekat pantai. Tempat pemukiman tersebut antara lain berada di sekitar muara Sungai Wisu, sekarang berkembang menjadi ibukota Kabupaten Jepara, di balik bukit sebelah utara Sungai Wisu yang sekarang berkembang menjadi perkampungan dengan nama Belakang gunung, Kampoeng Baroe yang sekarang menjadi Karangkebagusan, dan Caffambie sekarang menjadi Kampung Tegalsambi (Subadi, informan).

Stratifikasi masyarakat Jepara dibedakan atas (1) lapisan bangsawan pesisir, sebagai penguasa feodal yang memerintah dan berdagang; (2) lapisan pegawai pemerintah kerajaan yang mengatur kepamongprajaan Kerajaan dan kebandaran; (3) lapisan rakyat, biasanya sebagai pedagang tengahan, pedagang kecil, pekerja kerajinan, nelayan, dan tenaga bandar (tenaga buruh pelabuhan), sedangkan di daerah pelosok sebagai petani ; dan (4) penduduk asing dari berbagai kebangsaan berada pada perkampungan tersendiri dengan Kepala *wijk* (perkampungan) yang mereka pilih sendiri (Soetjipto FA, Drs. 1968 : 231).

Sebagai kota pelabuhan yang besar, banyak suku bangsa pendatang, baik dari wilayah Nusantara (Bugis, Melayu, Jambi, dan lain-lain), maupun dari negara asing (Belanda, Inggris, Denmark, Kamboja, dan sebagainya). Dengan demikian interaksi antarbudaya cukup intensif. Seperti halnya dalam bentuk bangunan-bangunan yang masih tampak sekarang adalah bangunan-bangun-

an yang masih tampak sekarang adalah bangunan rumah Bupati, tiang-tiangnya bergaya Eropah. Motif seni ukir mendapat pengaruh dari luar Jepara. Dalam hal agama yang dianut penduduk Kabupaten Jepara, mayoritas Islam, kemudian masih ada pengaruh Kristen, dan Budha.

Jepara sekarang merupakan ibu kota Kabupaten Jepara dan berstatus kecamatan. Luas Kecamatan Jepara 61.31 km^3 dengan penduduk 96.940 jiwa (Jepara (Jepara Dalam Angka, 1980). Kepadatan penduduknya sekitar 1.581 jiwa/km^2 . Bila dibandingkan dengan kepadatan penduduk Kabupaten Jepara (725 jiwa/km^2), kepadatan penduduk di Kecamatan Kota Jepara termasuk lebih tinggi. Hal ini disebabkan Kecamatan Kota Jepara merupakan pusat pemerintahan, pusat perekonomian, dan pusat pendidikan.

Penduduk Kabupaten Jepara tersebut pada 10 Wilayah kecamatan (Tabel III.2). Kepadatan penduduk rata-rata pada beberapa kecamatan menunjukkan perbedaan yang menyolok. Selain Kecamatan Kota Jepara, Kecamatan Kedung, Kecamatan Welahan, dan Kecamatan Pecangaan tergolong padat penduduknya, yakni di atas 1.000 jiwa/km^2 .

Pada tahun 1971, penduduk seluruh Kabupaten Jepara berjumlah 591.147 jiwa kemudian pada tahun 1980 meningkat menjadi 700.812 jiwa. Dalam jangka waktu 10 tahun penduduk Kabupaten Jepara bertambah 108.665 jiwa atau rata-rata setiap tahun bertambah 10.866 jiwa ($1,84 \text{ \%/tahun}$). Sedangkan Kecamatan Kota Jepara, pada tahun 1971, penduduknya berjumlah 74.270 jiwa, 10 tahun kemudian menjadi 96.940 jiwa. Selama 10 tahun penduduk Kecamatan Kota Jepara bertambah 22.670 jiwa atau rata-rata setiap tahun bertambah 2,267 jiwa ($3,04 \text{ \%/tahun}$). Jadi penduduk Kecamatan Kota Jepara hampir 3 kali lebih cepat pertumbuhannya daripada penduduk Kabupaten Jepara (Jepara Dalam Angka).

Pada abad XIX, pendidikan ditujukan untuk mendidik calon pegawai sesuai dengan kebutuhan pemerintah Hindia Belanda. Anak-anak pribumi, terutama rakyat jelata diberi kesempatan untuk memasuki jenis sekolah yang tertentu saja, yaitu Sekolah Ongko Siji dan Sekolah Ongko Loro dengan pelajaran pokok : berhitung, membaca, dan menulis. Untuk dapat masuk sekolah Belanda, persyaratan tertentu seperti keturunan dan penghasilan orang tua harus dipenuhi. Anak-anak petani atau rakyat jelata sukar diterima di sekolah Belanda.

Adat pada masa itu menghendaki anak-anak gadis tinggal di rumah, dilarang keras keluar rumah walaupun untuk belajar ke sekolah. Memang ada beberapa orang tua (terutama para bangsawan) yang berpandangan maju mengizinkan anak-anak gadisnya belajar ke sekolah atau mendatangkan guru Belanda untuk mengajar putra-putrinya. Pada awal abad XX (sekitar tahun 1902/1903) RA. Kartini merintis pendidikan anak-anak perempuan di lingkungan pegawai Kabupaten Jepara. Pendidikan yang bersifat non formal, antara lain meliputi pelajaran ketrampilan rumah tangga (memasak, menjahit, membatik, dan adat sopan santun dalam keluarga) nilai-nilai moral, dan bahasa Belanda. Pendidikan ini dilaksanakan di bangunan belakang kabupaten (ayah Kartini menjabat Bupati Jepara). Gagasan Kartini tentang pendidikan wanita diteruskan hingga sekarang. Sekolah Kartini, kemudian berkembang di kota-kota lain seperti Rembang, Semarang, Pekalongan, Malang, Madiun, Cirebon, Bogor, Jakarta, dan Surabaya (Tashadi, Drs. 1982/1983 : 99).

Sekarang, untuk memenuhi kebutuhan akan pendidikan tingkat sekolah dasar, di Kecamatan Kota Jepara tersedia 71 sekolah yang meliputi 66 sekolah negeri, 4 sekolah swasta, dan satu sekolah bersubsidi. Untuk sekolah lanjutan tingkat pertama tersedia 8 sekolah (7 SMP dan satu SKKP). Sedangkan untuk sekolah lanjutan tingkat atas ada 5 sekolah (SMA Negeri Jepara, SMEA Pemda Jepara, SMKK Pemuda Jepara, STM/SMIK Negeri Jepara, dan STM Pemda Jepara). Secara keseluruhan di Kabupaten Jepara, terdapat 530 sekolah dasar, 32 sekolah lanjutan tingkat pertama dan 8 sekolah lanjutan tingkat atas (Tabel III.3).

Kecamatan Kota Jepara, walaupun terletak di daerah pantai tetapi kegiatan mata pencaharian penduduk, sebagian besar berada pada sektor pertanian. Hal ini nampak pada pola penggunaan tanah di Kecamatan Kota Jepara (Peta 15). Persentase komposisi penduduk menurut mata pencaharian di kecamatan ini, tidak kami temukan. Persentase komposisi penduduk Kabupaten Jepara menurut mata pencaharian adalah 70 % di sektor pertanian, 10 % di sektor buruh umum, 3 % di sektor nelayan, 2 % di sektor industri dan 15 % di sektor lainnya (perkembangan Seni Ukir Jepara 1979 : 68).

Sebagian besar penduduk Kabupaten Jepara (94,98 %) memeluk agama Islam, yang lain memeluk agama Kristen dan Budha. Fasilitas tempat peribadatan terdiri dari 418 mesjid, 2,052 bangun-

an langgar, 23 mushola, 57 gereja Kristen Protestan, 5 gereja Katolik, 13 pura, dan 3 klenteng (Jepara Dalam Angka, 1980). Bila dibandingkan dengan data tahun 1975, fasilitas tempat peribadatan tersebut sudah mengalami perkembangan karena pada tahun 1975 hanya ada 394 mesjid, 1.962 bangunan langgar, 19 mushola, 48 gereja Kristen Protestan, satu gereja Katolik, 13 pura-pura, dan 2 klenteng (Tabel III.4). Di setiap kecamatan terdapat fasilitas tempat peribadatan umat yang beragama Islam, baik mesjid, langgar, maupun mushola. Di Kecamatan Kota Jepara terdapat berbagai jenis tempat peribadatan baik untuk umat yang beragama Islam, Kristen, maupun Budha.

Di Kabupaten Jepara berkembang berbagai jenis kesenian. Samroh, Gambus, dan Angguk adalah kesenian yang bernapaskan Islam. Ada pula kesenian yang berdasarkan ceritera Mahabaratha dan Ramayana dalam bentuk wayang kulit dan wayang orang. Kesenian tradisional lainnya adalah dagelan, emprak, kentrung, ketoprak, ludruk, dan keroncong. Kesenian di sini, selain untuk melestariakan budaya juga sebagai hiburan bagi masyarakat setempat. Melalui beberapa jenis kesenian seperti emprak, drama, dan dagelan, pemerintah menyampaikan pesan kepada masyarakat. Pesan itu antara lain mengenai pembangunan dan keluarga berencana.

Dalam bidang kesehatan penduduk, Kabupaten Jepara menyediakan fasilitas berupa 2 Rumah Sakit Negeri, 12 Puskesmas Negeri, 18 Balai Kesehatan Ibu dan Anak (BKIA) Negeri dan 5 BKIA Swasta, 6 Balai Pengobatan Umum, 3 Balai Pengobatan Gigi Swasta, dan 18 Klinik Keluarga Berencana (tahun 1980). Tenaga medis yang melayani fasilitas tersebut boleh dikatakan masih terbatas (13 orang dokter umum, 3 orang dokter gigi, 25 orang bidan, dan 80 orang tenaga medis lain), dalam memenuhi kebutuhan 700.812 penduduk Kabupaten Jepara.

Uraian mengenai keadaan sosial di Kabupaten Jepara pada umumnya, khususnya di Kecamatan kota Jepara tersebut di atas, dapatlah disimpulkan bahwa pada abad XIX, penduduknya sudah beraneka ragam. Hal ini disebabkan karena fungsi Jepara pada masa itu sebagai bandar yang ramai dikunjungi baik pedagang dari wilayah Nusantara maupun dari luar negeri. Berarti Jepara pada waktu itu dilalui oleh jalur pelayaran perdagangan dan disinggahi kapal-kapal dari luar wilayah Jepara.

Pengaruh dari para pedagang yang datang ke Jepara, masih tampak pada agama yang dianut oleh penduduk Jepara sekarang, Benteng VOC, nama perkampungan, dan bangunan-bangunan peribadatan.

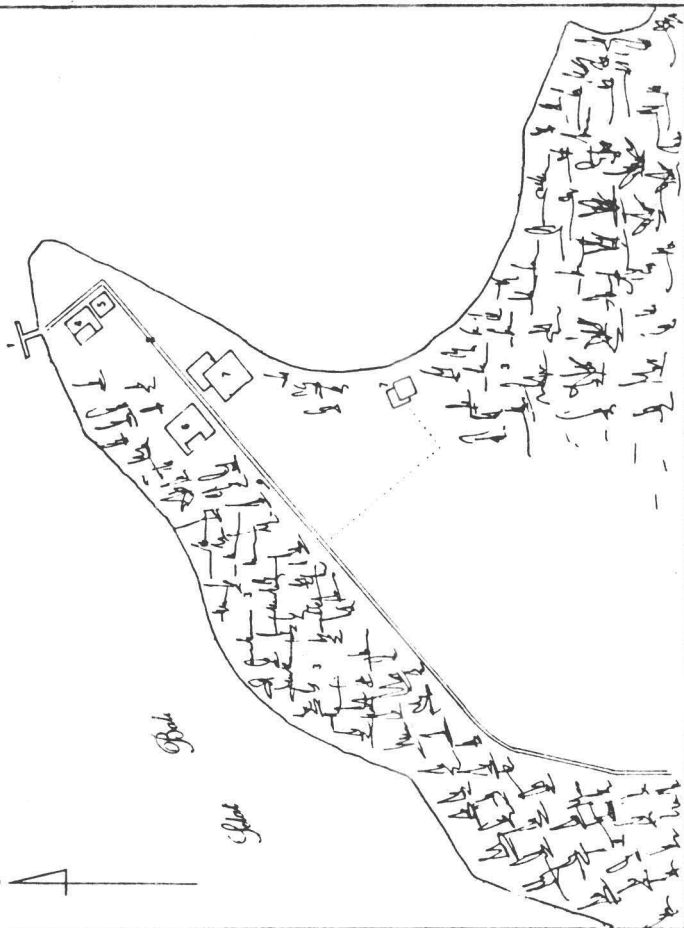
Perkembangan penduduk baik di Kabupaten Jepara maupun di Kecamatan Kota Jepara, nampak tidak menunjang kegiatan di lingkungan pelabuhan. Karena mayoritas kegiatan mata pencaharian penduduk pada umumnya berada pada sektor pertanian.

Peta 9

Gilimanuk Menjelang 1942

- 1 Tambelan Kapal
- 2 Jalan Tanah Ke Nagara
- 3 Semah Dan Bakau
- 4 Pos Penjagaan
- 5 Penjara
- 6 Kandang Kuda
- 7 Bangunan Rumah Penduduk

0 0,2 0,4 km

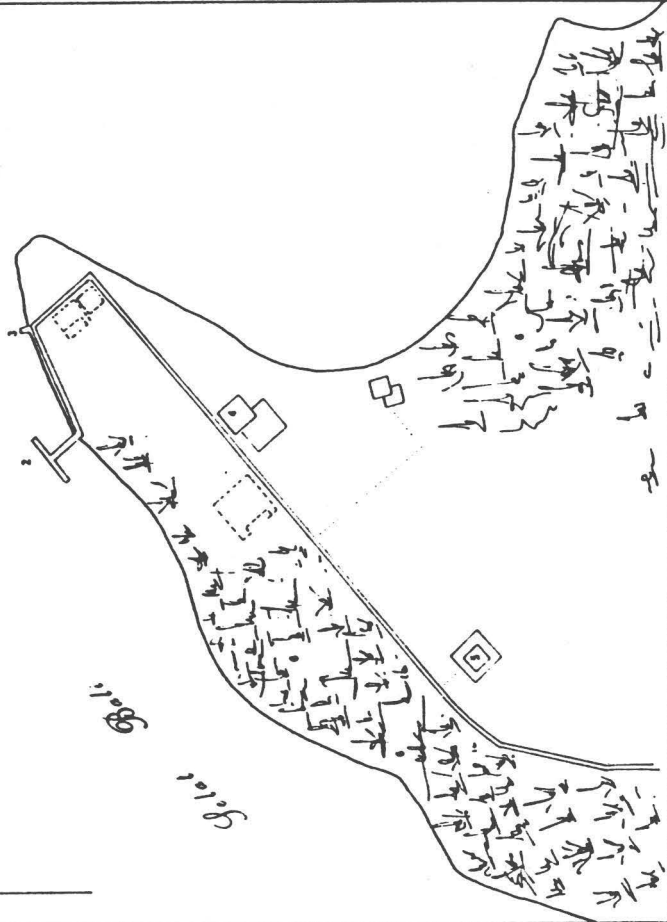


Sumber: Lampiran Surat Serah Terima Persetujuan Bersama tgl. 29 April 1965 dan informan

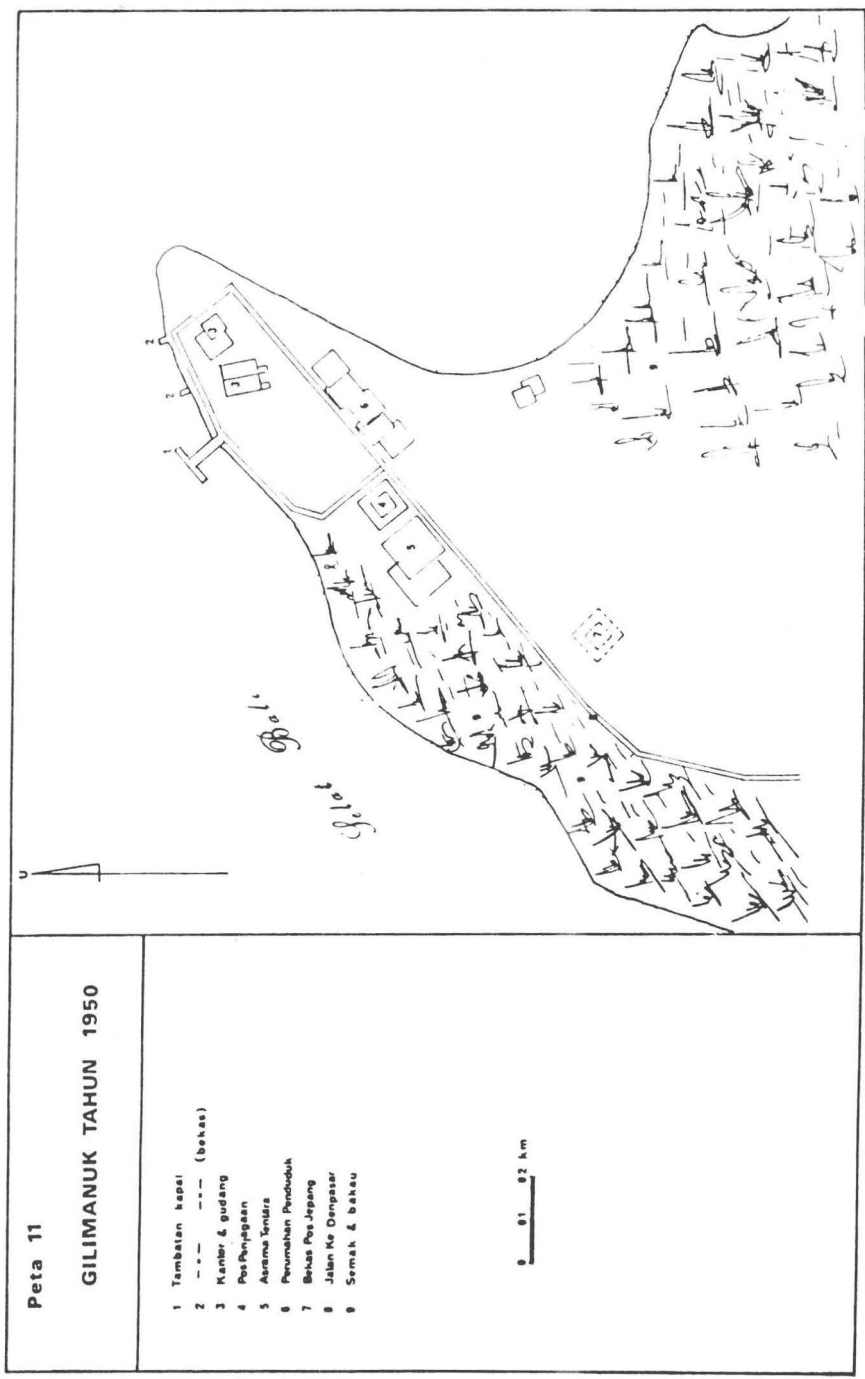
Peta 10
GILIMANUK TAHUN 1942

- 1 Jalan Ke Demeter
- 2 Tambatan Kapal
- 3 Tambatan Kapal (Bekas Belanda)
- 4 Pemukiman Penduduk
- 5 Pas Perijagaan
- 6 Semak Dan Bakau

0 01 02 km



Sumber: Lampiran Surat Serah Terima Persetujuan Bersama, tgl. 29 April 1965 dan Informan



Sumber: Lampiran Surat Serah Terima Fersetujuan Bersama, tgl. 29 April 1965 dan Informan

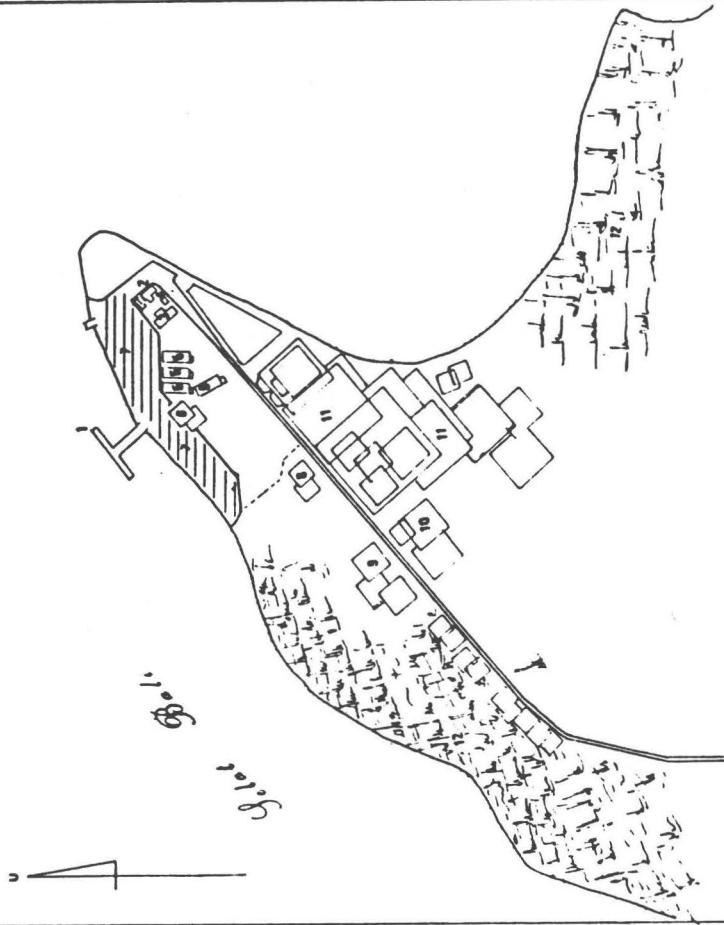
Peta 12

PELABUHAN GILIMANUK TAHUN

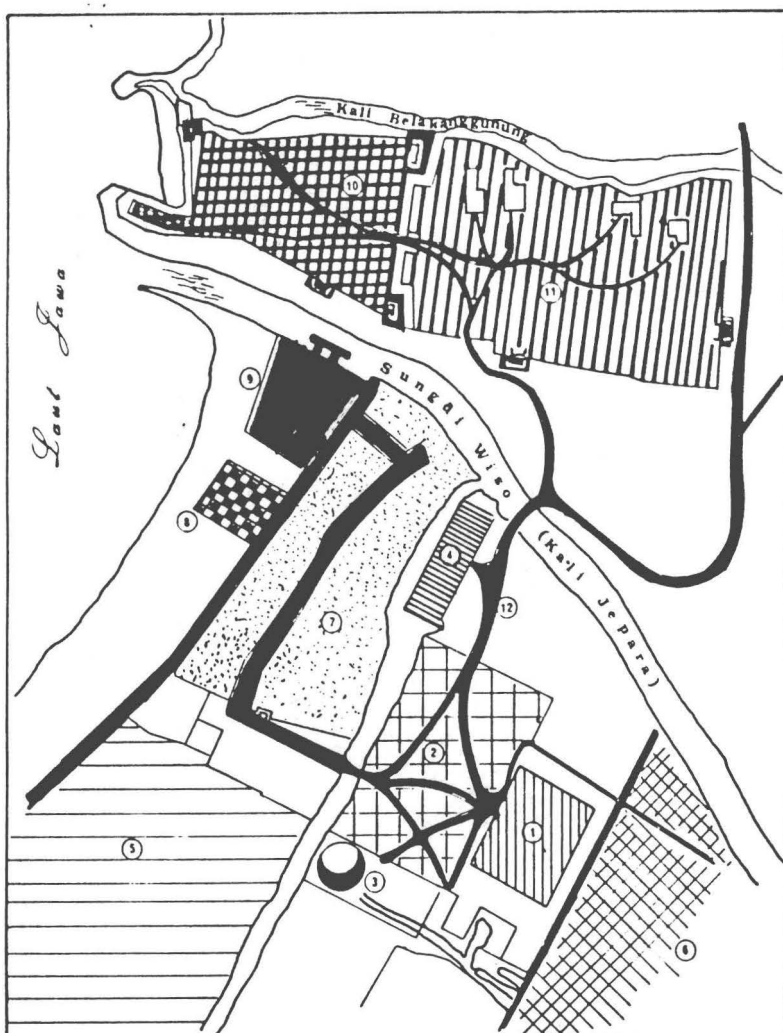
1965

- 1 Tambalan Kapal
- 2 Kantor Syahbandar
- 3 Kantor Pelabuhan
- 4 Kantor Keamanan
- 5 Gudang
- 6 Kantor gudang & EMEL
- 7 Lapangan Perumputan
- 8 Atrama Pegawai Pelabuhan
- 9 Rumah Dinas Syahbandar
- 10 Pos Polisi
- 11 Perumahan Penduduk (80KK)
- 12 Semak Dan Bahau

0 0,1 0,2 km



Sumber: Lampiran Surat Serat Terima Persetujuan Bersama, tgl. 29 April 1965 dan Informan



Peta 14
JEPARA ABAD KE-17

- ① Gedung kabupaten
- ② Alun-alun
- ③ Masjid
- ④ Perkantoran/rumah residen

- ⑤ Kauman
- ⑥ Panggang
- ⑦ Pacinan
- ⑧ Pasar
- ⑨ Pelabuhan
- ⑩ Benteng

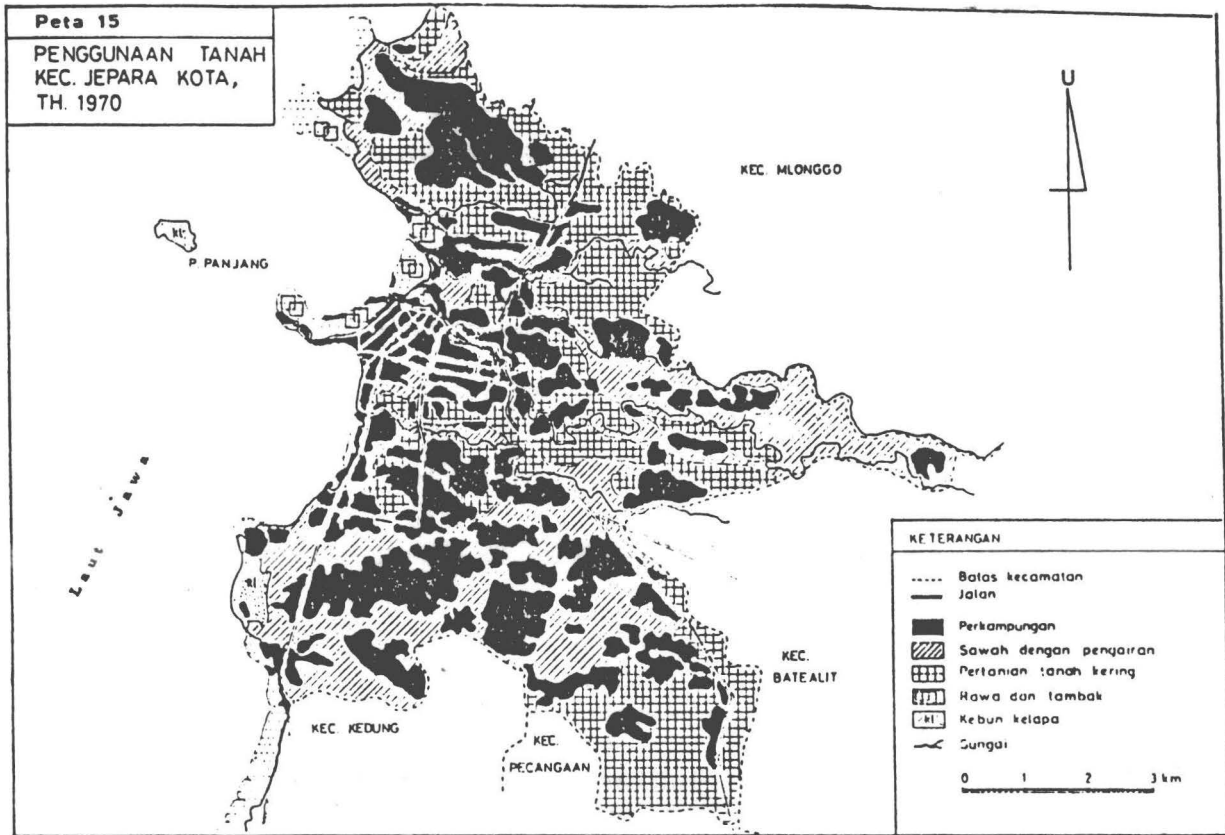
- ⑪ Rumah-rumah Belanda
- ⑫ Jalan



Sumber: De Moskee van Japara door H.J. de Graaf, 1677

Peta 15

**PENGUNAAN TANAH
KEC. JEPARA KOTA,
TH. 1970**



Sumber: Direktorat Jendral Dep. NRI, Peta Pop. No. 44/XXVIII-C&D; No. 44/34 Jawa Tengah; Jepara, 1970

TABEL III.1
PENYEBARAN PENDUDUK DESA GILIMANUK, MENURUT JUMLAH KK,
UMUR, DAN JENIS KELAMIN, 1980 / '81
(JIWA)

| Banjar | KK | Kelompok Umur Dan Jenis Kelamin | | | | | | | | | | Jumlah |
|----------------|-------|---------------------------------|-----|--------|-----|---------|-----|---------|-----|----------|-----|--------|
| | | 0 – 4 | | 5 – 14 | | 15 – 24 | | 25 – 52 | | Lebih 55 | | |
| | | L | P | L | P | L | P | L | P | L | P | |
| Jineng Agung | 160 | 52 | 52 | 158 | 132 | 81 | 77 | 148 | 130 | 12 | 6 | 848 |
| Asri | 55 | 59 | 42 | 127 | 88 | 42 | 53 | 110 | 117 | 27 | 33 | 698 |
| Asih | 172 | 70 | 53 | 62 | 83 | 116 | 143 | 130 | 147 | 34 | 34 | 872 |
| Arum | 261 | 99 | 89 | 186 | 154 | 104 | 123 | 221 | 222 | 27 | 30 | 1 255 |
| Samiana | 155 | 61 | 47 | 86 | 94 | 91 | 108 | 105 | 101 | 37 | 31 | 766 |
| Penginuman | 107 | 25 | 28 | 51 | 54 | 27 | 29 | 99 | 89 | 20 | 18 | 440 |
| Desa Gilimanuk | 1 010 | 366 | 311 | 670 | 610 | 461 | 533 | 813 | 806 | 157 | 152 | 4 879 |

Sumber : Monografi Desa Gilimanuk.

TABEL III.2
LUAS, JUMLAH DESA, JUMLAH PENDUDUK, KEPADATAN PENDUDUK
TIAP KECAMATAN, KABUPATEN JEPARA, 1980

| Kecamatan | Jumlah Desa | Luas Kecamatan (km ²) | Jumlah Penduduk (Jiwa) | Rata-rata Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²) |
|-------------|----------------|--------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------------|
| Kota Jepara | 11 | 61,31 | 96 940 | 1 581 |
| Batealit | 10 | 80,00 | 46 445 | 581 |
| Kedung | 18 | 24,23 | 45 245 | 1 867,31 |
| Pecangaan | 24 | 57,50 | 83 338 | 1 449 |
| Mayong | 33 | 116,78 | 99 112 | 848,7 |
| Welahan | 15 | 26,34 | 45 765 | 1 737,5 |
| Mlonggo | 14 | 95,13 | 78 797 | 828,3 |
| Bangsri | 22 | 205,91 | 110 783 | 538 |
| Keling | 19 | 208,67 | 87 553 | 419,6 |
| Karimunjava | 1 | 91,15 | 6 834 | 74,9 |
| Kab. Jepara | 167 | 967,02 | 700 812 | 725 |

Sumber : Kantor Sensus Dan Statistik Kabupaten Dati II Jepara.

TABEL III.3
FASILITAS PENDIDIKAN FORMAL. JUMLAH MURID, DAN JUMLAH
GURU, MENURUT KECAMATAN, KABUPATEN JEPARA, 1978

| Kecamatan | SD | | | SLTP | | | SLTA | | |
|------------------|---------|--------|-------|---------|-------|------|---------|-------|------|
| | Sekolah | Murid | Guru | Sekolah | Murid | Guru | Sekolah | Murid | Guru |
| Kota Jepara | 71 | 12 042 | 452 | 8 | 2 876 | 160 | 5 | 1 690 | 113 |
| Bataalit | 29 | 4 365 | 160 | 1 | 103 | 10 | — | — | — |
| Kedung | 37 | 4 291 | 164 | — | — | — | — | — | — |
| Pecangaan | 70 | 11 153 | 563 | 5 | 2 875 | 84 | 2 | 361 | 39 |
| Mayong | 67 | 11 898 | 389 | 2 | 438 | 32 | — | — | — |
| Welahan | 35 | 6 169 | 215 | 2 | 287 | 23 | — | — | — |
| Mlonggo | 72 | 9 960 | 387 | 4 | 648 | 52 | — | — | — |
| Bangsri | 80 | 13 425 | 452 | 5 | 895 | 69 | 1 | 236 | 21 |
| Keling | 61 | 10 529 | 357 | 5 | 600 | 63 | — | — | — |
| Karimunjawa | 8 | 1 079 | 44 | — | — | — | — | — | — |
| Kabupaten Jepara | 530 | 84 911 | 2 983 | 32 | 8 719 | 493 | 8 | 2 287 | 173 |

Sumber : Jepara Dalam Angka.

TABEL III.4
JUMLAH DAN TEMPAT PERIBADATAN TIAP KECAMATAN,
KABUPATEN JEPARA, 1975

| Kecamatan | Masjid | Langgar | Mushola | Gereja | | Pura | Klenteng |
|--------------------|------------|--------------|-----------|-----------|----------|-----------|----------|
| | | | | Kristen | Katolik | | |
| Kota Jepara | 40 | 226 | 8 | 4 | 1 | — | 1 |
| Batealit | 36 | 218 | — | — | — | — | — |
| Kedung | 22 | 177 | 1 | — | — | — | — |
| Pecangaan | 39 | 260 | 1 | 2 | — | — | — |
| Mayong | 64 | 256 | — | 3 | — | — | — |
| Welahan | 24 | 99 | — | 2 | — | — | 1 |
| Mlonggo | 39 | 216 | 2 | 6 | — | 2 | — |
| Bangsri | 70 | 252 | 3 | 15 | — | — | — |
| Keling | 55 | 213 | 4 | 15 | — | 10 | — |
| Karimunjawa | 5 | 26 | — | 1 | — | — | — |
| Kab. Jepara | 394 | 1 945 | 19 | 48 | 1 | 12 | 2 |

Sumber Perwakilan Agama Kabupaten Dati II Jepara

BAB IV FAKTOR EKONOMI

A. GILIMANUK

Keterbatasan prasarana dan sarana angkutan darat pada tahun 1930-an menyebabkan penduduk Gilimanuk lebih mudah menyeberang ke daratan Jawa Timur (Banyuwangi) daripada ke kota-kota di Bali sendiri. Dengan demikian aktivitas penyeberangan Gilimanuk-Banyuwangi atau sebaliknya makin tumbuh. Dalam pada itu, kehidupan penduduk pada umumnya adalah sebagai penangkap ikan, dan pengumpul hasil hutan terutama kayu. Kayu ini diolah menjadi arang, kemudian diangkut dengan jukung untuk dijual ke Banyuwangi. Dari hasil penjualan arang ini, mereka membeli kebutuhan sehari-hari dari penduduk pantai Banyuwangi seperti beras, pakaian, dan minyak.

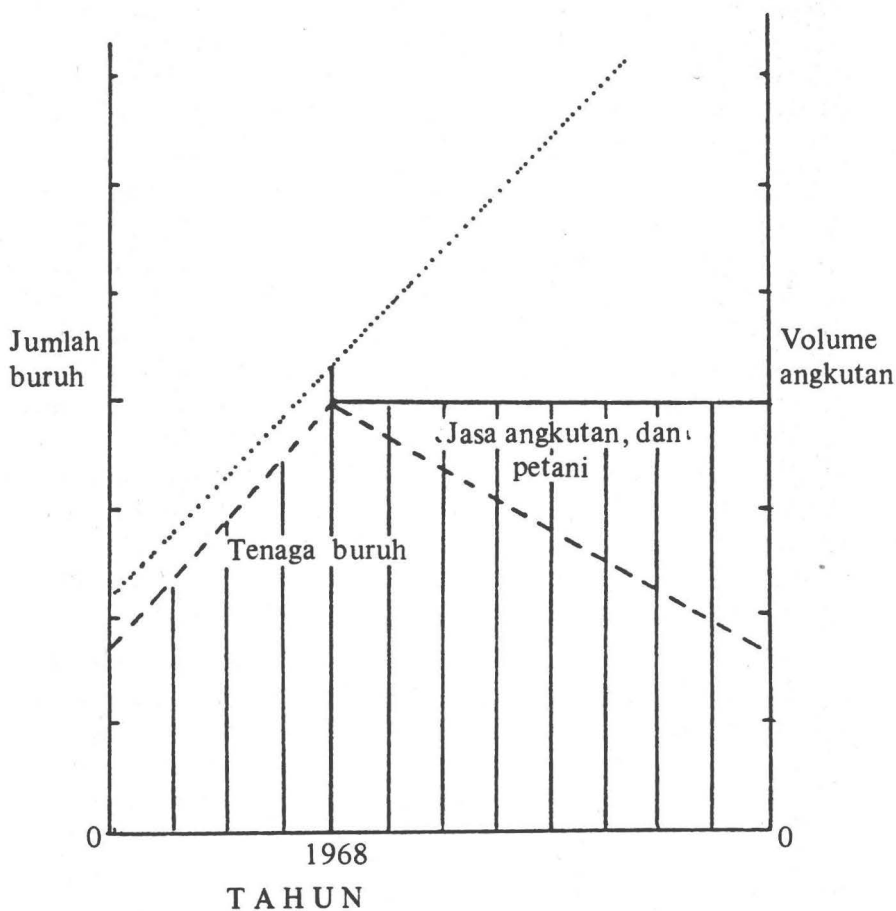
Sejak tahun 1942-an, kegiatan penduduk, selain sebagai nelayan dan pengumpul hasil hutan, bertambah dengan usaha dalam bidang jasa di pelabuhan. Hal ini disebabkan berkembangnya hubungan dagang antara Bali-Jawa Timur melalui Selat Bali lewat Gilimanuk. Kegiatan penyeberangan ini memberi kesempatan kerja bagi penduduk Gilimanuk, antara lain sebagai buruh pelabuhan, awak kapal, dan penjual makanan. Jenis barang dari Bali yang diperdagangkan ke Jawa Timur melalui pelabuhan Gilimanuk dan Banyuwangi antara lain jeruk, bawang, dan hewan (babi). Sebaliknya dari Banyuwangi kapal-kapal mengangkut *palen-palen* (barang kelontong), garam, pakaian, minyak, dan

lain-lain. Keterbatasan sarana angkutan penyeberangan pada masa itu mengakibatkan banyak orang yang harus menunggu giliran baik di Gilimanuk maupun di pantai Banyuwangi. Keadaan ini dimanfaatkan oleh penduduk setempat untuk menjajakan makanan dan minuman bagi penumpang yang sedang menunggu kesempatan menyeberang.

Selanjutnya pada tahun 1966–1968, barang-barang yang berasal dari daerah belakang pelabuhan (Bali) dan yang baru datang dari Banyuwangi makin banyak menumpuk di pelataran pelabuhan Gilimanuk. Produksi Bali yang makin beragam yakni antara lain meliputi kopra, bawang, jeruk, kol, ternak (babi dan sapi), dan kadang-kadang buah mangga; demikian pula barang-barang yang datang dari Banyuwangi yang meliputi kain, barang pecah-belah, garam, beras, itik, dan sebagainya. Penumpukan ini disebabkan kurangnya sarana angkutan darat dari Gilimanuk ke kota-kota lain di Bali di satu pihak serta ketidak lancarn angkutan penyeberangan di pihak lain. Sering terjadi, buah-buahan membusuk sebelum diangkut ke Banyuwangi, dan garam yang datang dari Banyuwangi menjadi hancur karena kehujanan.

Kesibukan bongkar-muat barang banyak melibatkan penduduk sebagai buruh angkut, *kuli jerambah* (buruh yang memasang jerambah/alat penutup pasir pantai) tempat pendaratan feri LCM. dan penjual makanan-minuman (Prayitno, informan). Usaha penginapan di Gilimanuk mulai berkembang pula dan dengan sendirinya makin memperamai lapangan pekerjaan. Tetapi kegiatan sebagai buruh pelabuhan mulai menurun sejak tahun 1968, yaitu setelah Pemerintah mengeluarkan peraturan bahwa kendaraan bermotor boleh langsung ikut kapal penyeberangan tanpa bongkar muat barang.

Jenis dan volume angkutan melalui penyeberangan Gilimanuk, baik barang dan penumpang yang masuk maupun yang keluar Bali makin besar. Berbareng dengan kenaikan angkutan langsung tanpa bongkar-muat tersebut, buruh angkut di wilayah pelabuhan tidak lagi banyak diperlukan. Mereka mengalihkan kegiatannya ke bidang jasa angkutan (truk, bus, bus mini, motor ojek, kereta kuda/dokar) untuk melayani penumpang antara pelabuhan feri ke/dari terminal/pasar, atau tujuan lain dalam jarak dekat di Gilimanuk. Sebagian lagi beralih menjadi petani yang mengolah lahan kering di Gilimanuk (Gambar 3).



Keterangan :

- Grafik volume angkutan
- Grafik jumlah buruh

Gambar 3 Kecenderungan teoritis perkembangan volume angkutan melalui Gilimanuk dan tenaga buruh di wilayah pelabuhan tersebut.

Sementara itu kegiatan penduduk sebagai nelayan tetap berlangsung, tetapi umumnya sebagai pekerjaan sampingan. Pengetahuan dan ketrampilan melaut menular secara turun-temurun dan diperkaya oleh pengalaman sendiri. Pengetahuan kelautan mereka

itu antara lain meliputi saat yang baik untuk pergi ke laut, jenis ikan yang ada pada musim-musim tertentu, tanda-tanda akan terjadi gelombang besar, dan perubahan arah arus laut.

Di Selat Bali sekitar Gilimanuk, penduduk mengenal musim *nener* (anak bandeng), yaitu selama dua bulan (September, Oktober) menjelang musim hujan. Pada masa ini, sebagian besar penduduk, baik yang pekerjaan pokoknya sebagai pegawai, buruh maupun nelayan sendiri beramai-ramai mencari *nener*. Bahkan anak sekolahpun sering meninggalkan tugasnya untuk turun ke laut. Akibatnya, kegiatan penduduk di sektor lain agak berkurang, kecuali kegiatan di wilayah pelabuhan.

Selama September-Oktober ini, pesisir Gilimanuk (di laut wilayah pelabuhan) seolah-olah menjadi pasar ikan. Banyak tengkulak ikan *nener* berdatangan dari Denpasar, Negara, Melaya, dan dari Banyuwangi. Dengan sendirinya kesempatan ini dimanfaatkan oleh para pedagang makanan dan minuman.

Di Desa Gilimanuk juga terdapat semacam kegiatan industri rumah, yaitu pembuatan tahu-tempe, pembuatan krupuk, pembuatan kompor, kerajinan anyaman kaset dan karung. Bahan dasar tahu-tempe berupa kedelai didatangkan dari Banyuwangi. Pemasaran tahu-tempe selain di Gilimanuk juga sampai ke Melaya, Negara, dan ke "seberang" (Banyuwangi). Bahan kaset dan karung juga dibeli dari Banyuwangi dan hasilnya dijual ke Gilimanuk sendiri ke Negara hingga Denpasar dan Banyuwangi. Krupuk dipasarkan di kalangan penduduk desa sendiri, kadang-kadang sampai ke Banyuwangi.

Peningkatan volume penyeberangan melalui Gilimanuk ini, lebih-lebih setelah Pelita (Tabel IV.1 dan IV.2) tidak terlepas dari perkembangan sosial-ekonomi di Pulau Bali secara keseluruhan. Peningkatan jumlah penduduk Bali yang dibarengi peningkatan kebutuhan akan barang dan jasa baik yang bersifat konsumtif maupun produktif, peningkatan produksi (Tabel IV.3 sampai dengan IV.6) dan perkembangan jaringan perhubungan darat (lihat Bab II), ditambah lagi dengan perkembangan obyek pariwisata (Peta 16), sedikit banyaknya mempengaruhi Gilimanuk. Sementara itu dalam matarantai perhubungan darat Jawa-Bali-Nusa Tenggara, Gilimanuk memiliki lokasi yang lebih menguntungkan daripada lokasi pelabuhan Benoa di Bali Selatan, Padangbai di Bali Timur, dan Celukanbawang di Bali Utara. Untuk sampai

kepada kesimpulan yang lebih tepat, perlu data yang lebih lengkap mengenai peranan keempat pelabuhan tersebut.

Dalam pada itu ada petunjuk bahwa 60 % kebutuhan pokok masyarakat Bali yang didatangkan dari luar (Jawa) diangkut melalui pelabuhan feri Gilimanuk. Selanjutnya pengalaman menunjukkan bahwa sedikit saja hambatan terhadap nelancaran angkutan melalui Gilimanuk terjadi, maka pengaruhnya segera terasa dalam perekonomian di Bali (Sinar Harapan, 14 Januari 1982).

Peningkatan peranan ekonomi Gilimanuk tercermin pada fasilitas yang dimiliki pelabuhan (Peta 17). Dewasa ini pelabuhan Gilimanuk bersama Ketapang dikelola oleh pihak PJKA (Ditjen. Perhubungan Darat), masih terbatas pada pembangunan-pembangunan kantor, terminal feri, dan perbaikan fasilitas yang sudah ada. Pembangunan tersebut antara lain berupa pembangunan dermaga. Pada tahun 1960, Jawatan Kereta Api (DKA, pada masa itu) membangun dermaga baik di Ketapang (Banyuwangi) maupun di Gilimanuk. Dermaga di Gilimanuk selesai dibangun pada tahun 1961.

Terminal feri PJKA di Ketapang selesai dibangun pada tahun 1970, sedangkan Terminal feri PJKA di Gilimanuk selesai dibangun pada tahun 1974 dengan dana rutin PJKA. Pada tahun anggaran belanja 1981/1982, PJKA menyelesaikan dermaga baru di Gilimanuk. Dengan fasilitas-fasilitas yang ada di pelabuhan Gilimanuk dan Ketapang, kapal-kapal feri dapat dioperasikan selama 24 jam, dengan waktu tambat 45 menit. Frekuensi penyeberangan mencapai 48 rit (24 pp) setiap harinya. Di Gilimanuk sendiri fasilitas pelabuhan antara lain terdiri dari: (1) daerah kerja pelabuhan seluas 22,54 ha, (2) jalan beraspal sepanjang 750 m dengan lebar 6 m, (3) lapangan penumpukan barang seluas 1.500 m², (4) terminal ferry PJKA seluas 24.300 m², (5) terminal bus seluas 2.000 m², (6) satu tempat ibadah agama Islam, (7) satu tempat ibadah agama Hindu, (8) satu jembatan apung feri PJKA, (9) empat gudang milik swasta masing-masing seluas 300 m², (10) tempat pendaratan kapal feri tipe LCM dengan ukuran luas 200 m², (11) plengsengan yang berfungsi untuk tempat tambat perahu layar tradisional seluas 337 m², (12) kedalaman air di muka jembatan PJKA sebesar 5 m dan di tempat pendaratan LCM 2 m, (13) ruang tunggu penumpang seluas 64 m², (14) penyediaan listrik dari Badan Penguasa Pelabuhan (BPP) Gilimanuk 25 KVA dan dari PJKA 15 KVA. dan (15) dua boei untuk menandai

padang karang yang dipasang oleh PJKA (Kantor Pelabuhan Gilimanuk, 1981).

Gambaran singkat tentang potensi ekonomi Pulau Bali yang mempengaruhi perkembangan Gilimanuk disajikan di bawah ini.

1. Pertanian

Pulau Bali memiliki wilayah seluas 5.739.067 km² dan 66.70 % penduduknya hidup di lapangan pertanian (Geografi Budaya Daerah Bali, 1978 : 123). Pemerintah dan petani berusaha untuk meningkatkan hasil pertanian terutama padi, tanpa mengenyampingkan peningkatan usaha pertanian tanaman hortikultura (sayuran dan buah-buahan) dan perkebunan (kopi).

Hampir semua areal pertanian dapat ditanami padi walaupun sebagian yang dapat ditanami sepanjang tahun. Daerah penghasil padi utama adalah Kabupaten Tabanan, disusul oleh Kabupaten Badung, Gianyar, dan Buleleng. Demikian juga hampir semua kabupaten dapat ditanami sayuran seperti kacang-kacang, buncis, kentang, bawang putih, bawang merah, bawang daun, tomat, dan wortel. Sebagian produksi sayuran merupakan komoditi perdagangan antar pulau. Tanaman perkebunan yang juga merupakan barang perdagangan antar pulau dan ekspor adalah kopi yang diusahakan di dataran tinggi Kabupaten Buleleng, Kabupaten Tabanan, dan Kabupaten Bangli. Produksi perkebunan lain yang juga merupakan barang yang diperdagangkan keluar pulau adalah kelapa, kapok, cengkah, lada, panili, coklat, dan tembakau. Penghasil buah-buahan (jeruk keprok atau tejakula, dan salak) adalah Kabupaten Buleleng dan Kabupaten Karangasem. Kedua jenis buah-buahan ini, pada umumnya diperdagangkan ke Pulau Jawa melalui Gilimanuk.

Jenis ternak Yang umum dipelihara penduduk Bali adalah kerbau, sapi, babi, dan unggas (ayam dan itik). Sebagian ternak itu memasuki pasaran sebagai ternak potong dan ternak petelur. Pasaran sebagai ternak potong dan ternak petelur. Pasaran utama ternak potong di luar Bali adalah Jawa, bahkan ada yang diekspor keluar negeri.

Usaha penangkapan ikan terdapat di semua kabupaten, kecuali Kabupaten Bangli yang tidak mempunyai laut. Jenis hasil laut yang diperdagangkan keluar Bali antara lain berupa ikan asin, ikan

kaleng, ikan segar (lemuru dan tongkol), ikan nener, minyak ikan, sirip ikan, kulit penyu, dan ikan hias.

2. Industri

Dari semua kelompok industri di Bali yang paling banyak menyerap tenaga kerja dan sekaligus berkaitan dengan kepariwisataan adalah kelompok industri kerajinan yang juga disebut sebagai kerajinan rakyat. Jenis industri kerajinan ini antara lain berupa kerajinan perajutan, kerajinan perak, kerajinan besi, kerajinan kuningan, kerajinan aluminium, kerajinan batu padas (pahat), pembuatan patung/relief, kerajinan mengukir dan melukis, kerajinan tempurung/batok kelapa, kerajinan tenunan adat, dan kerajinan anyam-anyaman. Bahan baku diperoleh dari daerah sendiri, meskipun ada juga yang didatangkan dari luar Bali, seperti kayu eben dari Sulawesi sebagai bahan pembuat patung (Geografi Budaya Daerah Bali, 1978 : 245). Hasil industri dipasarkan di luar negeri dan dalam negeri (terutama Jawa) di samping menunjang kepariwisataan Pulau Bali sendiri.

3. Pariwisata

Bali dikenal sebagai obyek wisata terkemuka yang banyak mendapat wisatawan dalam maupun luar negeri. Sasaran utama adalah menikmati kehidupan budaya yang diliputi suasana keagamaan Hindu Bali. Memang di Bali tercatat 39 tempat wisata yang terdiri dari 26 obyek wisata pendidikan, budaya, dan sejarah, serta 13 obyek wisata alam dan rekreasi (Ditjen. Pariwisata, wisata Remaja, 1979 : 5). Perhatikan peta 16.

Pulau Bali dimasuki oleh wisatawan melalui pelabuhan udara Ngurah Rai di Denpasar, pelabuhan Padangbai (Bali Timur). pelabuhan Benoa (Bali Selatan) dan Gilimanuk (Barat di Bali untuk menuju tempat-tempat obyek wisata sudah cukup memadai.

B. JEPARA

Sebagaimana disinggung dalam bab II, Jepara mulai dikenal sebagai pelabuhan dagang dan armada Kerajaan Demak pada abad XV. Pada masa itu, Jepara berada pada jalur pelayaran perdagangan utama yang menghubungkan bagian barat (Jambi, Palembang, Indragiri, Malaka) dan bagian timur (Maluku) Nusantara.

Sebagai pelabuhan armada perang Demak, berbagai ekspedisi untuk memperluas pengaruh pernah bertolak dari Jepara ke Bangka dan Kalimantan Selatan (Sartono Kartodirdjo dan kawan-kawan, 1975 : 31). Armada perang di bawah pimpinan Pati Unus pernah pula menyerang Portugis yang menduduki Malaka tetapi gagal. Malahan Portugis berhasil mendirikan benteng yang sisanya masih dapat disaksikan sekarang di Ujungwatu (sekitar 50-an km di utara kota Jepara). Bahkan penduduk di desa yang sekarang bernama Margokerto (sekitar 20-an km di sebelah utara kota Jepara) menunjukkan ciri Portugis dan beragama Kristen.

Pada abad XVII. Jepara mengalami kejayaannya sebagai kota pelabuhan Negara Mataram. Pelabuhan Jepara berfungsi sebagai pelabuhan transito dan pelabuhan ekspor beras, gula kelapa, kelapa, kapok, palawija, dan kayu jati. Hubungan dagang berlangsung hampir ke seluruh wilayah Nusantara, bahkan juga dengan pedagang-pedagang Inggris, Melayu, dan pedagang Belanda (Soetjipto, 1970 : 205).

Sarana pengangkutan darat dengan daerah belakang terutama penghasil beras pada masa itu adalah gerobak yang ditarik kerbau.

Pada masa itu, daerah belakang pelabuhan Jepara cukup kaya. Kayu jati dihasilkan di daerah perbukitan Purwadadi, Grobogan, Rembang, dan kaki Pegunungan Kendeng. Produksi beras daerah Jepara sendiri tidak begitu besar. Sebagian besar beras yang diperdagangkan itu berasal dari daerah Batang, Pakis, Tidar, Kedu, Demak, dan kawasan di selatan Semarang. Beras yang sudah terkumpul di pelabuhan Jepara disimpan pada rumah-rumah penyimpanan, menunggu waktu pemuatan ke kapal. Pengekspor beras harus diketahui oleh raja atau pejabat yang dikuasakan (Ibid : 213).

Jukung-jukung Jepara yang besar mampu mengangkut 10–30 last beras (1 last = \pm 2 ton). Daerah pasaran besar antara lain adalah Maluku, Nusa Tenggara, Sumatera, Kalimantan Selatan, Sulawesi, Sulawesi Selatan, dan pulau-pulau lainnya. Selain pedagang-pedagang Jawa, pengangkutan dan perdagangan beras dilakukan pula oleh pedagang-pedagang Melayu, Bugis, Belanda, Inggris, dan Denmark (Ibid . 124).

Pengimporan barang-barang dagangan disesuaikan dengan kebutuhan daerah setempat dan kerajaan. Barang-barang yang diimpor antara lain adalah kain cita, candu, besi, perselin, lilin,

dan teh. Selain itu, rempah-rempah dan barang-barang gerabah didatangkan pula dari Maluku (Soetjipto, 1968 : 233).

Pentingnya kedudukan Jepara sebagai pelabuhan dagang mendorong Belanda untuk membangun benteng pada tahun 1615. Benteng ini merupakan loji untuk kepentingan kantor dagang yang dilengkapi dengan pertahanan.

Peranan pelabuhan Jepara mulai berkurang sejak Belanda membangun pelabuhan pada abad XIX. Sebagian besar produksi daerah belakang Jepara mengalir ke Semarang. Malahan produksi Kabupaten Jepara yang dikirim keluar daerah dan barang-barang kebutuhan masyarakat Jepara, pada umumnya diangkut melalui transportasi darat; hanya beberapa jenis saja yang diangkut melalui laut.

Sekarang, Jepara hanyalah suatu pelabuhan nelayan sambil melayani pelayaran pantai. Barang-barang yang dibongkar antara lain adalah kayu, damar, dan rotan dari Kalimantan dan Sulawesi : ikan asin, kerang-kerangan, dan *toto kimo* (kulit kerang sebagai bahan pembuat ubin teraso) dari Karimunjawa (salah satu kecamatan di Kabupaten Jepara) yang dipasarkan ke Kudus, Demak, Pati, dan Bandung. Sebaliknya dari pelabuhan Jepara, perahu dagang membawa beras, gula pasir, garam, kapok, minyak tanah, dan genteng/bata ke Karimunjawa.

Jadi dari segi ekonomi, pemudaran pelabuhan Jepara tampaknya disebabkan pembukaan pelabuhan Semarang disertai perluasan dan perbaikan jaringan angkutan darat. Baik kebutuhan maupun produksi Jepara lebih banyak disalurkan melalui jaringan transportasi darat ini daripada melalui pelabuhan Jepara. Potensi produksi Jepara sendiri tentu lebih besar daripada di abad-abad yang lalu.

1. Pertanian

Tanaman bahan makanan penting daerah Kabupaten Jepara adalah padi, jagung, ketela, dan kacang-kacangan. Produksinya berubah-ubah (Tabel IV.7). Tanaman perkebunan rakyat meliputi kelapa, kopi, kapok, cengkeh, jabu mete, dan tebu (Tabel IV. 8). Kapok Jepara termasuk jenis yang berkualitas tinggi.

Ternak besar (sapi, kerbau) dipelihara untuk memperoleh tenaga sambil menjadi tabungan. Ternak unggas dipelihara hanya

sekedar memenuhi konsumsi lokal dan hanya dilakukan sebagai pekerjaan sampingan.

Petani garam terpusat pada beberapa desa di Kecamatan Kedung (\pm 19 km di selatan kota Jepara). Kecamatan ini mempunyai ketinggian sekitar 0–2 m di atas permukaan laut. Pembuatan garam dilakukan selama musim kemarau yaitu sekitar bulan April sampai Oktober.

Produksi ikan yang terbesar berasal dari nelayan di Kecamatan Kota Jepara, yaitu 1.163.325 kg/tahun atau 66,57% dari seluruh produksi ikan seluruh kabupaten. Kemudian menyusul Kecamatan Kedung (4,61%). Sedang daerah lain produksinya berimbang yaitu berkisar antara 86.640 kg – 272.637 kg/tahun (Tabel IV.11).

Produksi ikan daerah Jepara sejak tahun 1974 hingga tahun 1980 meningkat (Tabel IV.10). Jenis ikan yang dihasilkan pada tahun 1980, antara lain adalah tembang (823.954 kg), kembung (461.831 kg), tongkol (344.549 kg), teri (186.996 kg), lemuru (62.537 kg), layang (50.561 kg), bawal (36.440 kg), tenggiri (23.595 kg), dan udang (19.200 kg) (Jepara Dalam Angka, 1980).

Selain kegiatan perikanan laut, di daerah Jepara juga terdapat kegiatan perikanan darat dengan areal seluas 322,069 ha dan produksi sekitar 139.145 kg atau 5,74% dari produksi perikanan laut. Dari seluruh produksi perikanan darat itu, 82,2% berasal dari wilayah Kecamatan Kedung (Jepara Dalam Angka : Tabel IV.12).

Laut sekitar Jepara terutama Karimunjawa menghasilkan kulit kerang sebagai bahan pembuat ubin teraso. Jenis kulit kerang tersebut disebut totokimo. Satu kulit totokimo dapat mencapai berat sekitar 30 kg (Tabel IV.13).

Pengiriman kulit totokimo dari Karimunjawa harus melalui pelabuhan Jepara, untuk selanjutnya dikirim ke kota-kota besar di Jawa seperti Semarang, Jakarta, Bandung, dan Surabaya. Produksi lain yang menunjang kehidupan pelabuhan Jepara adalah beras, garam, dan kopra.

2. Industri

Nilai produksi industri Kabupaten Jepara pada tahun 1981 adalah 26.104.085.000 rupiah. Sekitar 73,36%-nya berasal dari industri kerajinan ukir (Tabel IV.14). Kegiatan industri selama

tiga tahun (1979–1981) mengalami kenaikan, terutama di bidang industri kerajinan ukir dan tenun.

Kegiatan industri di Jepara tersebar hampir di seluruh wilayah kabupaten dengan proporsi yang berlainan antara satu kecamatan dengan kecamatan yang lain. Kecamatan Kota Jepara yang sekaligus sebagai ibu kota kabupaten memiliki jumlah industri yang paling besar, dan disusul oleh Kecamatan Pacangaan (Tabel IV.15).

Pada tahun 1980, tenaga kerja yang terlibat dalam kegiatan industri berjumlah 39.892 orang terdiri atas 6.122 orang pengusaha dan 33.770 orang tenaga buruh. Dibandingkan dengan tahun sebelumnya (1979), jumlah tenaga ini mengalami kenaikan (Jepara Dalam Angka).

Pemasaran utama hasil industri Kabupaten Jepara, khususnya industri yang cukup menonjol jumlah produksinya (ukiran, tenun, ikan asin) berada di luar wilayah Kabupaten. Sebagai sarana angkutan biasanya digunakan kendaraan truk (Kantor Kabupaten). Jadi tidak menunjang kegiatan pelabuhan Jepara.

Berdasarkan uraian tersebut nyatalah bahwa kegiatan industri sangat besar peranannya dalam kehidupan sosial ekonomi penduduk Jepara. Namun sumbangannya terhadap perkembangan pelabuhan Jepara sangat kecil. Produksi industri itu dipasarkan melalui angkutan darat. Hal serupa terjadi juga pada angkutan kebutuhan penduduk Jepara dari luar.

3. Pariwisata

Jepara merupakan salah satu kota "tua" dari sejumlah kota di Negera Indonesia. Sebagai kota bersejarah, daerah ini memiliki berbagai obyek wisata yang menarik, khususnya yang berkaitan dengan peninggalan sejarah. Walaupun demikian, juga memiliki berbagai tempat wisata alam yang cukup baik untuk dapat dikembangkan (Sartono Kartodirdjo dan kawan-kawan, 1975 ; Observasi).























Obyek wisata yang berkaitan dengan peninggalan sejarah antara lain Gedung Perkantoran Kabupaten beserta isinya, Mesjid Mantingan, Makam Ratu Kalinyamat, bekas Benteng VOC yang berdekatan dengan lokasi bandar lama, dan bekas Benteng Portugis di daerah Keling. Sedangkan potensi pariwisata yang berupa wisata alam berupa Pantai Kartini yang semula merupakan sebuah pulau terpisah dari daratan Pulau Jawa, Pantai Bandengan dengan

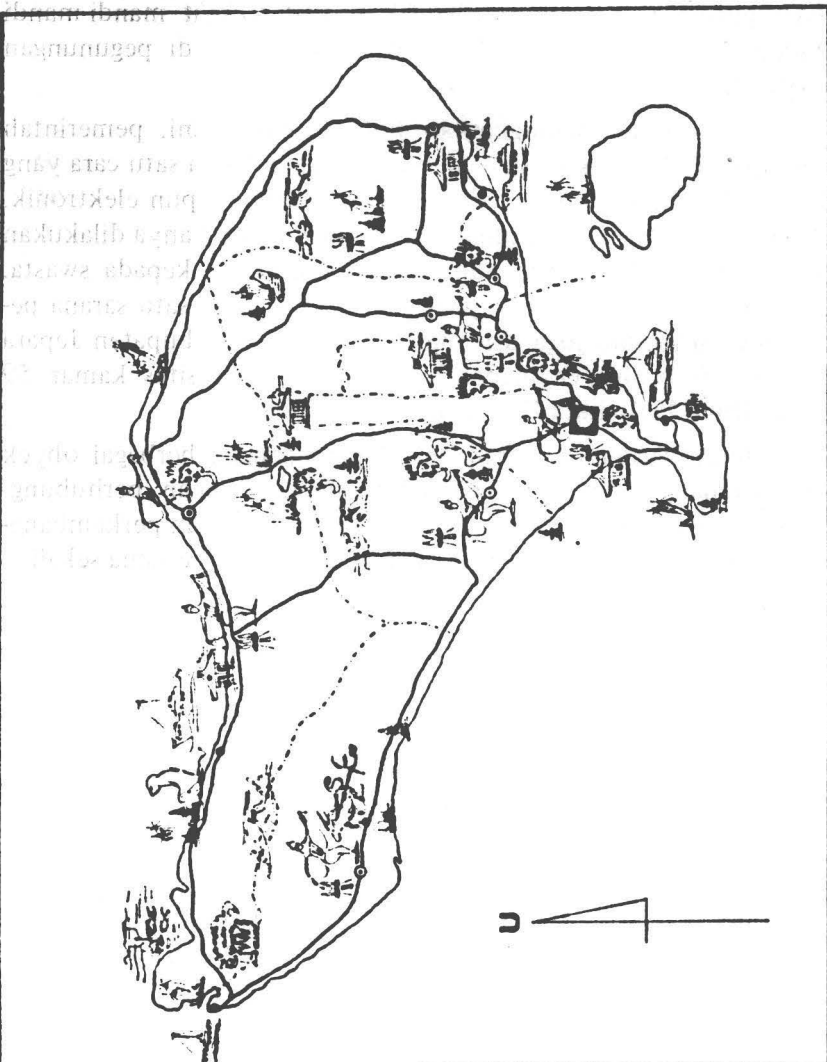
pasir putihnya yang juga dikenal sebagai tempat mandi-mandi Raden Ajeng Kartini, dan pemandangan indah di pegunungan sekitar Muria (Sarno Sapodo/Informan; peta 18).

Dalam usaha meningkatkan potensi wisata ini, pemerintah setempat telah berusaha dengan berbagai cara. Salah satu cara yang ditempuh adalah promosi lewat media cetak ataupun elektronik. Dalam mengeksplorasi potensi wisata juga tidak hanya dilakukan oleh pemerintah, namun ada yang dipercayakan kepada swasta. Di samping itu penginapan yang merupakan salah satu sarana penunjang pariwisata juga diperhatikan. Kini, di Kabupaten Jepara terdapat 6 buah penginapan/hotel dengan kapasitas kamar 59 buah (Dinas Pariwisata Daerah Kabupaten Jepara).

Potensi pariwisata kabupaten Jepara dengan berbagai obyek dan sarananya tersebut, semuanya mengutamakan perhubungan darat untuk mendatangnya. Dalam kaitan dengan perkembangan pelabuhan, boleh dikatakan tidak ada peranannya sama sekali.

Peta 16
OBJEK WISATA BALI

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
|  | Batas kabupaten |
|  | Jalan |
|  | Hotel |
|  | Tempat suci |
|  | Tempat wisata |
|  | Tempat wisata |
|  | Gunung |
|  | Gunung |
|  | Gunung |
|  | Gunung |
|  | Gunung |
|  | Gunung |
|  | Gunung |
|  | Gunung |
|  | Gunung |
|  | Gunung |
|  | Gunung |
|  | Gunung |
|  | Gunung |
|  | Gunung |
|  | Gunung |
|  | Gunung |



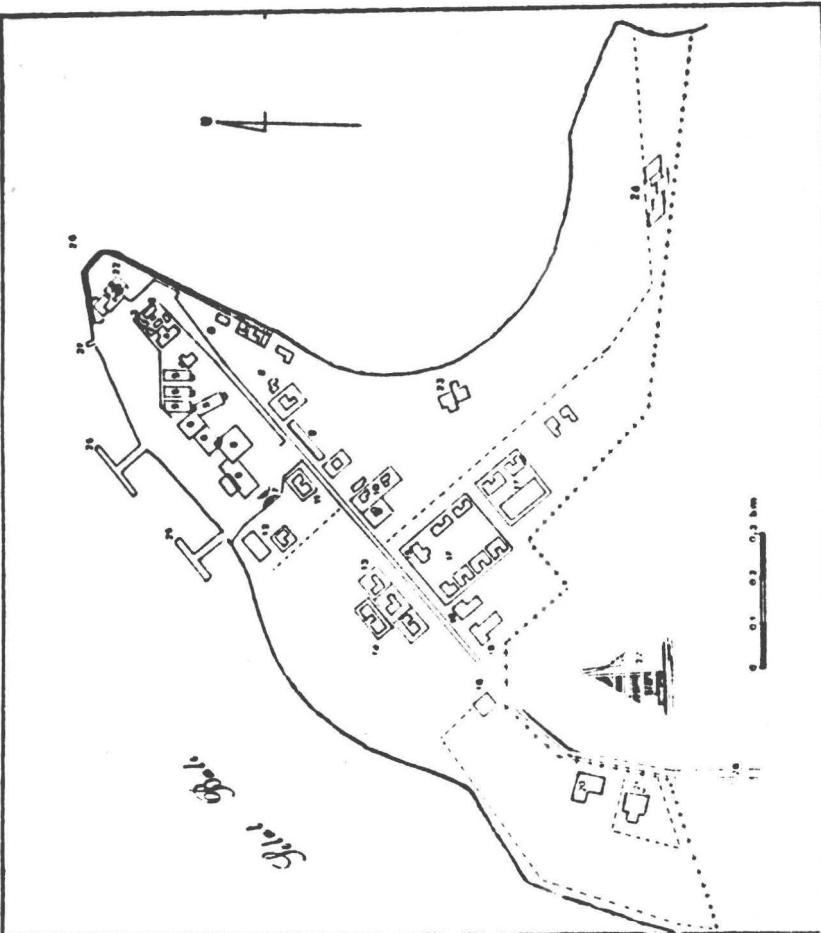
Sumber: Kantor Dinas Pariwisata Daerah, Prop. Bali; Data Lapangan, 1992

Peta 17

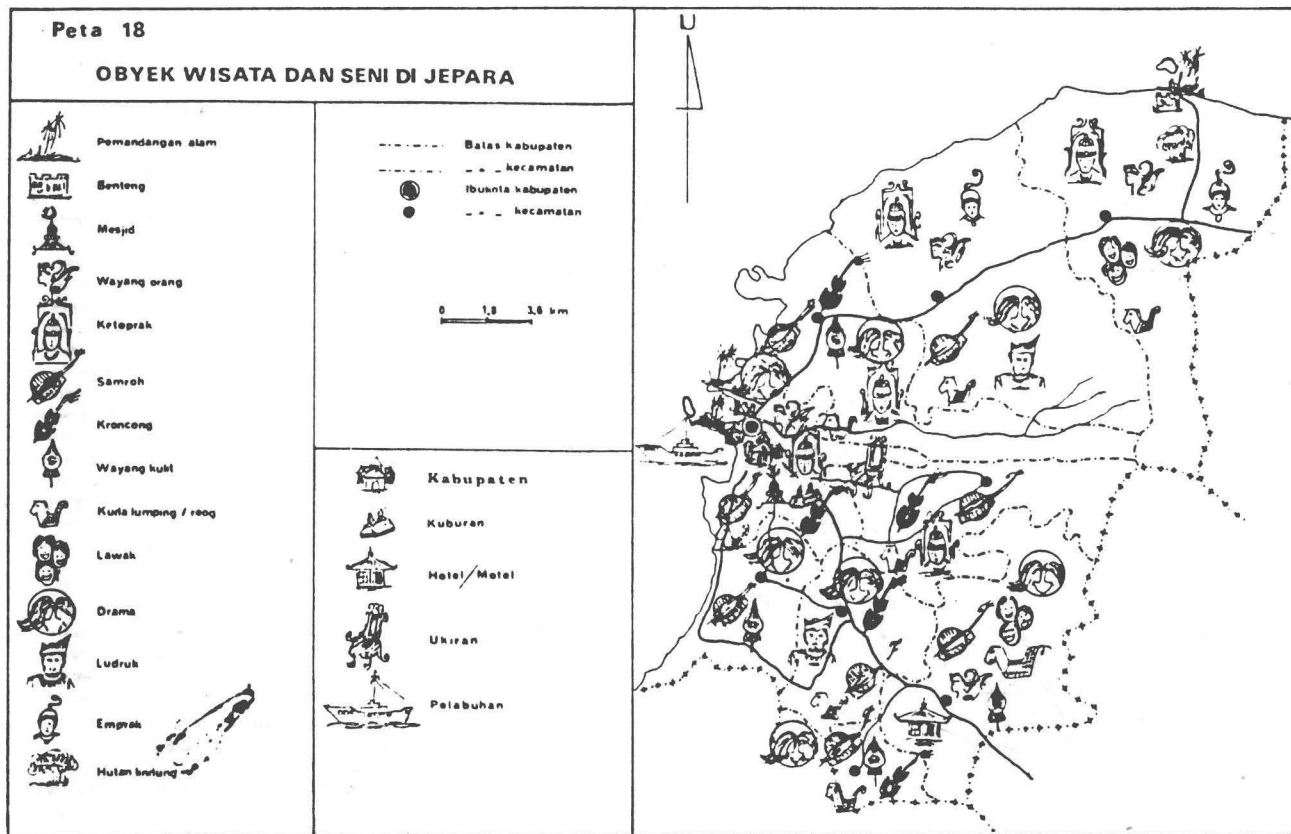
PELABUHAN GILIMANUK TAHUN

1982

- 1 Kantor Syahbandar
- 2 Kantor Bina Cakia
- 3 Kantor Pengawasan Ferry
- 4 Kantor Keamanan Pelabuhan
- 5 Gudang Gudang
- 6 Gudang Terminal Ferry PMA
- 7 Jembatan Tembung
- 8 Bebat Terminal Bus/Tuk
- 9 Wisang - Wisang
- 10 Restoran Pengantar Hotel - Puri
- 11 Kantor PMA
- 12 Bus PMA
- 13 Rumah Dinas Syahbandar
- 14 Perumahan Pelabuhan
- 15 Pas Pesisir
- 16 Kantor LAM
- 17 Perumahan Pesisir
- 18 Kantor Pelabuhan
- 19 Rumah Karyawan dan Bina
- 20 Kantor PMA dan Cak
- 21 Pas Kephutan
- 22 Pura
- 23 Busan Rumah Tuan Cak
- 24 Motel
- 25 Dermaga Ferry
- 26 Tambalan kapal tradisional
- 27 Busan dermaga Belanda I
- 28 Jalan aspal ke Denpasar



Sumber: Lampiran Surat Serah Terima Persewaan Bersama, tgl. 29 April 1965 dan Observasi/Informasi



Sumber: Sumber: KANDAP. P dan K, Kabupaten Jepara 1931, wawancara, dan Observasi

TABEL IV. 1
JENIS BARANG YANG DIANGKUT MELALUI PENYEBERANGAN
GILIMANUK – KETAPANG, 1978 – 1980 (TON)

| Jenis barang | 1978 | 1979 | 1980 |
|--------------------------|------------|-----------|----------------|
| A. KELUAR BALI | | | |
| Ikan asin | 295,6 | 1 638,3 | 3 621 |
| Minyak kelapa | 5 144,88 | 8 129,8 | 19 301 |
| Tembakau | 1 508,2 | 2 019,9 | 2 870 |
| Kacang-kacangan | 596,7 | 874,5 | 742 |
| Buah-buahan | 13 887,1 | 4 718,2 | 24 701 |
| Bungkil | 6 734,7 | 11 333,5 | 20 372 |
| Patung | 814,1 | 778,3 | 1 133 |
| Babi | 6 686,72 | 12 819 | data tidak ada |
| Sayuran dan lain-lainnya | 3 439,5 | 4 767,1 | 10 242 |
| B. MASUK BALI | | | |
| Gula pasir | 22 468,648 | 21 914,13 | 28 388 |
| Semen | 12 153,563 | 25 809,82 | 50 361 |
| Pupuk | 3 424,05 | 503,1 | 1 475 |
| Bahan bangunan | 14 527,464 | 9 674,35 | 14 616 |
| Palen-palen | 55 718,938 | 76 913,06 | 122 012. |
| Minuman | 857,362 | 8 324,83 | 11 066 |
| Kayu | 3 484,925 | 3 274,37 | 3 597 |
| Lain-lain | 10 571,1 | 13 522,57 | 10 787 |

Sumber : Jembrana Dalam Angka

TABEL IV.2
KEPADATAN MUATAN PENYEBERANGAN GILIMANUK
KETAPANG DAN SEBALIKNYA, 1978 – 1981

| Jenis muatan | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 |
|--------------------------------|------------|------------|------------|-----------|
| A. GILIMANUK – KETAPANG | | | | |
| Penumpang | 582 390 | 563 144 | 571 139 | 743 503 |
| Kendaraan | 68 625 | 72 185 | 93 947 | 107 065 |
| Barang(ton) | 52 303,65 | 50 475 | 111 632,29 | 109 583,3 |
| Hewan (ekor) | 68 824 | 24 269 | 30 866 | 19 494 |
| B. KETAPANG – GILIMANUK | | | | |
| Penumpang | 590 189 | 742 113 | 802 831 | 842 915 |
| Kendaraan | 70 164 | 77 614 | 100 529 | 110 806 |
| Barang (ton) | 670 477,26 | 203 204,23 | 299 773,5 | 343 709 |

Sumber : Kantor Pelabuhan Penyeberangan Ketapang – Gilimanuk

TABEL IV.3
PERKEMBANGAN PRODUKSI BAHAN MAKANAN DI BALI
1972 – 1975 (KWINTAL)

| Jenis tanaman | 1972 | 1973 | 1974 | 1975 |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Padi | 7 023 661 | 7 491 104 | 7 713 200 | 5 507 149 |
| Jagung | 565 180 | 764 512 | 71 022 | 510 552 |
| Umbi-umbian | 3 873 285 | 4 042 725 | 2 848 778 | 3 291 131 |
| Kacang-kacangan | 159 411 | 170 082 | 393 027 | 321 050 |

Sumber : Diolah dari data sekunder Geografi Budaya Daerah.
Bali, 1978, 1990 – 1993

TABEL IV. 4
PENYEBARAN JENIS TANAMAN SAYURAN
DI PULAU BALI

| Kabupaten | Jenis tanaman sayuran |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Buleleng | bawang merah, bawang putih, bawang daun, buncis, kentang, kubis, lombok, ketimun, sawi, terong, tomat, wortel, dan kacang-kacangan. |
| Jembrana | tomat dan kacang-kacangan |
| Tabanan | bawang merah, bawang putih, bawang daun, buncis, kacang-kacangan, kentang, kubis, lombok, ketimun, sawi, terong, tomat, dan wortel |
| Gianyar | kacang-kacangan, tomat, ketimun, dan terong. |
| Badung | Kacang-kacangan dan tomat |
| Bangli | kacang-kacangan, tomat, buncis, kentang, kubis, dan sawi |
| Klungkung | kacang-kacangan, tomat, bawang merah, ketimun, dan terong. |
| Karangasem | kacang-kacangan, tomat, dan bawang merah. |

Sumber : Diolah dari data sekunder, Geografi Budaya Daerah Bali, 1978, 195

TABEL IV.5
PENYEBARAN JENIS TANAMAN PERKEBUNAN
DI PULAU BALI

| Kabupaten | Jenis tanaman perkebunan |
|------------|-------------------------------------------------------------------------|
| Buleleng | kelapa, kopi, kapok, cengkeh, lada, tembakau, dan panili |
| Jembrana | kelapa, kopi, kapok, cengkeh, lada, tembakau, dan panili |
| Tabanan | kepala, kopi, kapok, cengkeh, lada, coklat, dan tembakau |
| Gianyar | kelapa, kopi, cengkeh, lada, coklat, dan tembakau |
| Badung | kelapa, kopi, kapok, cengkeh, lada, dan tembakau |
| Bangli | kelapa, kopi, kapok, cengkeh, lada, coklat, panili, dan tembakau |
| Klungkung | kelapa, kopi, kapok, cengkeh, lada, coklat, panili, dan kapas |
| Karangasem | kelapa, kopi, kapok, cengkeh, lada, coklat, panili, kapas, dan tembakau |

Sumber : Diolah dari data sekunder Geografi Budaya Daerah Bali, 1978, 199

TABEL IV.6
PRODUKSI BUAH-BUAHAN DI PULAU BALI,
1974 DAN 1975 (Ton)

| Jenis buah-buahan | 1974 | 1975 |
|-------------------|-----------|-----------|
| Adpokat | 12,16 | 7,66 |
| Jeruk | 5 576,01 | 4 939,51 |
| Duku | 97,91 | 50,57 |
| Durian | 515,75 | 665,65 |
| Jambu | 503,75 | 530,80 |
| Nenas | 659,51 | 318,24 |
| Mangga | 1 144,45 | 1 071,61 |
| Pisang | 13 139,96 | 10 975,75 |
| Rambutan | 22,14 | 22,61 |
| Salak | 123,27 | 5 566,83 |
| Sawo | 255,81 | 282,39 |
| Apel | — | 0,89 |

Sumber : Geografi Budaya Daerah Bali, 1978, 194

TABEL IV.7
LUAS PANEN DAN PRODUKSI TANAMAN PENTING KABUPATEN JEPARA,
1979 DAN 1980

| Jenis tanaman | 1979 | | 1980 | |
|---------------|-----------|----------------|-----------|----------------|
| | Luas (ha) | Produksi (ton) | Luas (ha) | Produksi (ton) |
| Padi sawah | 26 958 | 90 971,40 | 29 188 | 120 439,09 |
| Padi gogo | 3 013 | 5 061,84 | 3 665 | 8 625,20 |
| Jagung | 13 179 | 11 980,00 | 10 283 | 12 525,79 |
| Ketela pohon | 9 000 | 64 206,00 | 976 | 68 365,99 |
| Ketela rambat | 1 806 | 9 206,50 | 2 472 | 12 763,49 |
| Kacang tanah | 13 591 | 8 354,00 | 10 611 | 6 140,88 |
| Kedelai | 841 | 435,00 | 1 163 | 450,23 |
| Kacang hijau | 215 | 109,00 | 38 | 15,21 |

Sumber : Dinas Pertanian Kabupaten Dati II Jepara.

TABEL IV.8
PRODUKSI TANAMAN PERKEBUNAN RAKYAT
KABUPATEN JEPARA, 1978 DAN 1980
(Ton)

| Jenis Tanaman | 1978 | 1980 |
|---------------|-------------|------------------|
| Kelapa | 26 143 000 | 45 075 190 |
| Kopi | 28 614 | 14 552 |
| Kapok | 185 926 000 | 350 573 |
| Cengkeh | 9 890 | 4 108 |
| Jambu mete | 232 415 | 10 011 |
| Tebu | 2 636 | data tidak masuk |

Sumber : Dinas Perkebunan Kabupaten Dati II Jepara

TABEL VI.9
PRODUKSI KABUPATEN JEPARA DAN DAERAH
BELAKANG YANG DIPERDAGANGKAN MELALUI
PELABUHAN JEPARA, 1975, 1977, DAN 1978

| Jenis Produksi | 1975 | 1977 | 1978 |
|-------------------|---------|---------|---------|
| Beras (kg) | 76.200 | 101.400 | 65.300 |
| Gula pasir (kg) | 7.950 | 7.920 | 6.400 |
| Garam (kg) | 49.600 | 34.800 | 239.700 |
| Minyak/bensin (1) | 6.655 | 6.300 | 39.100 |
| Tembakau (ka) | 60 | — | — |
| Kelapa (butir) | 26.725 | 28.740 | 63.825 |
| Kopra (kg) | 354.710 | 32.935 | 130.710 |
| Totokimo (kg) | 122.550 | 422.800 | 741.000 |
| Genting (biji) | — | 71.000 | 36.750 |
| Ikan asin (kg) | 75.121 | 106.813 | 120.425 |
| Lain-lain (kg) | 24.455 | 16.360 | 16.972 |

*Sumber : Kantor Bantu Direktorat Jenderal Bea & Cukai
Kabupaten II Jepara*

TABEL IV.10
JUMLAH NELAYAN DAN PRODUKSI IKAN LAUT
DI KABUPATEN JEPARA 1974–1980

| Tahun | Nelayan | | | Produksi (kg) |
|-------|---------|------------------|--------|------------------|
| | Tetap | Sambilan | Jumlah | |
| 1974 | 7.767 | 1.861 | 9.628 | 1.669.792 |
| 1975 | 8.128 | 2.075 | 10.203 | 1.452.349 |
| 1976 | — | Data tidak masuk | | — |
| 1977 | 9.798 | 1.440 | 11.238 | 1.630.300 |
| 1978 | 7.527 | 1.592 | 9.119 | 2.781.824 |
| 1979 | 8.075 | 1.192 | 9.267 | 2.867.302 |
| 1980 | 7.561 | 2.372 | 9.933 | 2.423.375 |

Sumber : Jepara Dalam Angka, 1980.

TABEL IV.11
PRODUKSI IKAN LAUT PER KECAMATAN
DI KABUPATEN JEPARA, 1980

| Kecamatan | Produksi (kg) |
|-------------|---------------|
| Kota Jepara | 1.613.325 |
| Bangsri | 272.637 |
| Keling | 180.161 |
| Mlonggo | 158.842 |
| Kedung | 111.770 |
| Karimunjawa | 86.640 |

Sumber : Jepara Dalam Angka, 1980

TABEL IV.12
PRODUKSI PERIKANAN DARAT KAB. JEPARA,
1974-1980

| Tahun | Kolam | Sawah | Rawa | Sungai |
|-------|-------|------------------|--------|---------|
| 1974 | 304 | 509 | 52.878 | 51.575 |
| 1975 | 648 | 940 | 49.257 | 58.252 |
| 1976 | — | Data tidak masuk | | — |
| 1977 | 215 | 53 | 36.496 | 34.655 |
| 1978 | 163 | 109 | 20.885 | 59.602 |
| 1979 | 640 | 1.365 | 25.572 | 108.835 |
| 1980 | 1.331 | 1.006 | 50.587 | 86.221 |

Sumber : Jepara Dalam Angka, 1980

TABEL IV. 13
JUMLAH DAN NILAI PRODUKSI TOTOKIMO
KABUPATEN JEPARA, 1975-1980

| Tahun | Produksi (kg) | Nilai (Rp) |
|-------|--------------------|------------|
| 1975 | 122.550 | 610.500 |
| 1976 | — Data tidak masuk | — |
| 1977 | 442.800 | 2.565.200 |
| 1978 | 741.000 | 4.481.500 |
| 1979 | 937.700 | 8.464.000 |
| 1980 | 1.132.300 | 15.908.800 |

Sumber . Jepara Dalam Angka, 1980

TABEL IV. 14
JUMLAH DAN NILAI PRODUKSI INDUSTRI KABUPATEN
JEPARA, TAHUN 1979 – 1980

| Jenis industri/ukuran | 1979 | | 1980 | | 1981 | |
|-----------------------|------------|--------------------|------------|--------------------|------------|--------------------|
| | Produksi | Nilai (juta Rp) | Produksi | Nilai (juta Rp) | Produksi | Nilai (juta Rp) |
| Ukiran / buah | 417 509 | 7 648,092 | 3 203 645 | 24 800,375 | 1 577 140 | 19 150 |
| Tenun / meter | 1 652 508 | 1 043,422 | 1 821 152 | 1 341,925 | 2 147 000 | 1 010,648 |
| Ikan asin / ton | 685 | 259 | 930 | 173 | 1 115 | 836,25 |
| Kerajinan emas/gr. | 64 550 | 304,962 | 67 000 | 591 | 60 000 | 561 |
| Konpeksi/kodi | 7 150 | 70,30 | 14 800 | 160,4 | 40 900 | 475,28 |
| Kacang / ton | 1 135 | 388,831 | 1 083 | 428,054 | 1 070 | 425,386 |
| Tahu / biji | 13 330 000 | 176,765 | 21 078 000 | 228,249 | 25 400 000 | 356,2 |
| Daging / kg | 51 200 | 75,52 | 80 970 | 184,698 | 107 500 | 252,7 |
| Kapok / ton | 1 943,783 | 629,923 | 368,65 | 155,26 | 717,485 | 245,553 |
| Gula tumbu/ton | 3 143 | 267,115 | 1 160 | 127,6 | 1 160 | 203 |
| Garam / ton | 1 395 | 6,975 | 3 618 | 16,281 | 10 700 | 192,6 |

Sumber : Kantor Kabupaten Jepara, 1982

TABEL IV. 15
JUMLAH INDUSTRI BESAR DAN SEDANG PER KECAMATAN KAB. JEPARA, 1978

| Kecamatan | Jenis industri | | | | | | | Jumlah |
|-------------|----------------|-------|--------|-------|-------|--------|-----------|--------|
| | Ukir | Kapok | Kacang | Rokok | Tenun | Karung | Lain-lain | |
| Kedung | 1 | — | — | — | — | — | — | 1 |
| Pencengaan | — | — | 1 | 2 | 12 | 1 | — | 16 |
| Welaahan | — | — | — | 2 | — | — | — | 2 |
| Mayong | — | 2 | 4 | — | — | — | — | 7 |
| Batealit | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Kota Jepara | 13 | 2 | 3 | — | — | — | — | 18 |
| Mlonggo | — | 4 | — | — | — | — | — | 4 |
| Bangsri | — | 3 | 4 | — | — | — | 1 | 8 |
| Keling | — | 4 | — | — | — | — | 3 | 7 |
| Karimunjawa | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Kab. Jepara | 14 | 15 | 12 | 4 | 12 | 1 | 5 | 63 |

Sumber : Jepara Dalam Angka ; Kantor Kabupaten Jepara.

BAB V

FAKTOR POLITIK

A. GILIMANUK

Secara politis/administratif, Bali pada abad ke-19 terdiri dari 9 kerajaan yang masing-masing berdiri sendiri. Kerajaan-kerajaan tersebut adalah Buleleng, Tabanan, Badung, Mengwi, Payangan, Bangli, Gianyar, Karangasem, dan Klungkung. Sejak tahun 1805, Jembarana berada di bawah pemerintahan Kerajaan Badung, tetapi pada tahun 1808 berada di bawah pemerintahan Kerajaan Buleleng. Sejak tahun 1849 Buleleng dikuasai Belanda, dan Jembrana berdiri sendiri sebagai kerajaan baru pada tahun 1855 (I. Putu Gede Suwitha, 1981 : 5 dan 20).

Kerajaan Jembrana merupakan salah satu dari tiga kerajaan maritim (Buleleng, Badung, dan Jembrana) di Bali. Kerajaan maritim tersebut mempunyai perairan laut dan mengandalkan perekonomiannya pada pelayaran perdagangan. Pelabuhan Kerajaan Jembrana adalah Pangambengan dan Loloan. Pada abad ke-19, Jembrana mulai masyhur berkat perahu-perahu dari Bugis yang singgah di pelabuhannya. Raja memberikan kebebasan untuk berdagang dan hak bermukim, mengingat jasa orang-orang Bugis dalam menyalurkan hasil bumi (Ibid . 40). Hasil bumi yang diangkut ke luar dari Kerajaan Jembrana adalah beras, kelapa, dan ternak. Sedangkan barang yang masuk ke Kerajaan Jembrana adalah barang keperluan sehari-hari termasuk tekstil.

Di setiap tempat yang dipergunakan untuk berlabuhnya kapal, didirikan *bandara* atau *pabean* (tempat pemungutan pajak). Para syahbandar diberi wewenang penuh untuk memungut pajak, dan sebaliknya diwajibkan menyerahkan upeti kepada Raja. Syahbandar juga bertugas mengatur pelayaran dan perdagangan serta bertindak sebagai wakil raja dalam menghadapi orang asing. Para syahbandar di Bali pada masa itu disebut *subandar*.

Pada abad ke-19, Selat Bali merupakan jalur pelayaran yang ramai dari Singapura, Batavia, dan Surabaya ke Australia dan sebaliknya. Jalur pelayaran ini memberikan keuntungan dalam usaha perdagangan bagi kerajaan-kerajaan maritim di Bali. Kemudian pada akhir abad ke-19, pelabuhan yang dilewati jalur pelayaran tersebut adalah Buleleng, Benoa, dan Pandangbai.

Pelabuhan Gilimanuk pernah dikuasai Belanda kemudian oleh Jepang. Sejak tahun 1948, penguasaan pelabuhan Gilimanuk diambil alih oleh Pemerintah Republik Indonesia. Petugas bea cukai dan syahbandar dikirim dari Denpasar. Pada tanggal 29 April 1965, penguasaan pelabuhan Gilimanuk diserahkan dari Departemen Dalam Negeri (Bupati KDH Kabupaten Jembrana) ke Departemen Perhubungan Laut (Kepala Perwakilan PN Pelabuhan IV Benoa). Status pelabuhan Gilimanuk ditetapkan sebagai *pelabuhan yang diusahakan* dalam lingkungan Daerah Pelayaran IV yang berkantor induk di Surabaya. Yang dimaksud dengan pelabuhan yang diusahakan adalah pelabuhan dalam pembinaan pemerintah yang sesuai dengan kondisi, kemampuan, dan perkembangan potensinya, diusahakan menurut azas-azas/hukum perusahaan atas ketetapan menteri (PP Republik Indonesia, Nomor : 2 Tahun 1969, Bab I ps. 1).

Karena kegiatan pelabuhan banyak menyangkut penyeberang-darat, maka untuk meningkatkan pelayaran terhadap masyarakat dianggap perlu adanya pelabuhan khusus feri. Berdasarkan keputusan bersama antara Dirjen. Perhubungan Laut dengan Dirjen.

Perhubungan Darat No. DPP 30/30/17, maka pada tanggal 6 S2/6/15

Mei 1976 pengelolaan pelabuhan Gilimanuk diserahkan kepada Ditjen. Perhubungan Darat. Gilimanuk kemudian dikhususkan sebagai pelabuhan penyeberangan kapal feri, walaupun masih ada tempat tambat kapal-kapal tradisional.

Sejak dikelola oleh Ditjen. Perhubungan Darat, pengawasan lalu-lintas dan angkutan feri serta pembinaannya menjadi wewenang Ditjen. Perhubungan Darat. Tetapi, pengawasan mengenai keselamatan dan kesempurnaan semua jenis kapal di laut tetap menjadi wewenang Ditjen. Perhubungan Laut sesuai perundang-undangan yang berlaku.

Dengan demikian, pelabuhan Gilimanuk dikhususkan melayani lintasan feri yang menghubungkan Bali—Jawa Timur (Gilimanuk—Ketapang). Yang bertanggung jawab pada kedua pelabuhan feri tersebut adalah Kepala Pelabuhan Lintasan Feri yang bersangkutan. Tugas-tugas pokok Kepala Pelabuhan lintasan feri adalah : (1) pembinaan kelancaran lalu-lintas angkutan feri, (2) pembinaan/keamanan dan ketertiban di terminal feri; (3) pembersihan dan pengerukan perairan terminal feri; dan (4) pemeliharaan/perawatan terminal/dermaga feri.

Untuk memperlancar serta menjaga ketertiban angkutan barang dan penumpang dengan kapal feri, maka untuk (1) angkutan barang dengan truk, harus mengisi formulir angkutan yang diketahui oleh petugas bea cukai dan kepolisian, membeli karcis, antri sesuai dengan urutan karcis, dan langsung naik kapal bila kapal feri sudah tersedia; (2) penumpang dengan bus, antri beli karcis, langsung naik kapal dengan teratur, bila membawa barang bawaan berat dapat minta tolong pada petugas pelabuhan/buruh angkut, penumpang dalam bus diberi prioritas naik kapal; (3) angkutan sedang, mengisi surat angkutan yang diketahui petugas bea cukai dan kepolisian, membeli karcis kemudian antri menurut urutan karcis, masuk dan menempatkan kendaraan dengan teratur.

Sementara itu, perkembangan penduduk di Banjar Gilimanuk meningkat dengan pesat sehingga pelaksanaan tugas administratif pemerintahan sering mengalami keterlambatan. Mungkin hal ini disebabkan pula oleh letak pusat pemerintah agak jauh dari Banjar Gilimanuk (di Melaya, 14 km). Kelian Banjar Gilimanuk merasa tidak mampu untuk melayani kebutuhan masyarakat yang makin banyak jumlahnya. Untuk melayani kebutuhan penduduk dengan baik, Kelian Banjar bersama-sama dengan para pemuka masyarakat bersepakat untuk mengajukan permohonan dalam peningkatan status banjar menjadi desa. Dengan SK Bupati KDH II Jembrana, tanggal 5 Nopember 1974, No: Pem. 19/7/1974, Banjar Gilimanuk secara resmi ditingkatkan menjadi Desa Gilimanuk. Perbekel (Ke-

pala Desa) I yang dipilih oleh rakyat adalah I Gusti Beratha (44 tahun), berasal dari Denpasar. Perbekel dibantu oleh seorang sekretaris membawahi enam wilayah banjar. Masing-masing banjar dipimpin oleh seorang Kelian Banjar. Pada tahun 1982, Kelian-kelian banjar tersebut adalah : Bapak Nengah Wida (Banjar Jineng Agung), Bapak Tasrip (Banjar Asih), Bapak Ngurah Suwenden (Banjar Penginuman), Bapak Abdul Latif Wiguna (Banjar Asri), Bapak Suparman (Banjar Arum), dan Bapak Made Widana (Banjar Samiana). Dalam tugas sehari-hari Kelian Banjar dibantu oleh beberapa Kepala Rukun Tetangga (Kantor Desa Gilimanuk, 1982).

B. JEPARA

Pada Jaman Kerajaan Mataram abad ke-17, Jepara berfungsi sebagai pelabuhan transito dan pelabuhan monopoli ekspor beras Kerajaan Mataram. Wilayah kekuasaan Mataram pada masa itu meliputi daerah Kutanagara, Negara Agung, Mancanegara Barat, Mancanegara Timur, Pesisiran Barat, dan Pesisiran Timur (Soetjipto, 1970 :

Pelabuhan Jepara termasuk wilayah daerah Pesisiran Timur. Sungai Serang merupakan batas antara Pesisiran Barat dengan Pesisiran Timur. Selain berfungsi sebagai pelabuhan, Jepara merupakan kota tempat kedudukan pejabat Wedana-Bupati. Wedana Bupati bertugas mengawasi para bupati daerah Pesisiran Timur.

FA. Soetjipto merekonstruksi tugas Wedana-Bupati Jepara yang disarikannya dari sumber-sumber Nompenni sebagai berikut.

- (1) mengkoordinir kabupaten kabupaten di Pesisiran Timur, (2) mengawasi tugas-tugas pegawai yang berhubungan dengan perdagangan ekspor-impor, (3) mengumpulkan bea cukai bandar-bandar pesisir, untuk sebagian disetorkan ke kas Kerajaan Mataram, bagi Kerajaan Mataram pelabuhan Jepara merupakan sumber penghasilan yang amat penting, (4) melakukan tugas-tugas diplomatik dengan kekuasaan asing atau kekuasaan lain di Indonesia, dan (5) mempersiapkan perahu-perahu dan tenaga laskar untuk keperluan perang.

Wedana-Bupati Jepara bertanggung jawab atas kelancaran pengangkutan bahan-bahan ekspor yang dikumpulkan dari daerah belakang. Dalam hal ini, Wedana-Bupati bekerja sama dengan penguasa-penguasa tanah semua daerah wilayah Kerajaan Mataram. Wedana-Bupati masih harus bertanggung jawab atas kelancaran angkutan bahan ekspor terutama beras dari daerah produksi ke

pelabuhan, pengangkutan selama di laut hingga penjualan di daerah konsumen.

Wedana-Bupati dalam melaksanakan tugas pengawasan ekspor-impor barang melalui pelabuhan Jepara harus berhubungan dengan Syahbandar. Tugas Syahbandar ini mengepalai pabean yang memuat bea-cukai untuk setiap barang yang keluar-masuk pelabuhan.

Syahbandar adalah pejabat pertama yang menemui kapal asing. Syahbandar berhak menerima sebagian hasil bea-cukai dan ia duduk pula sebagai anggota dewan kerajaan. Selain syahbandar, di Jepara ada pula seorang pejabat yang disebut *Petiat Tanda* yang bertugas mengawasi semua kantor pabean dan berkuasa di semua sungai. Hanya bagaimana hubungan kerja sama dengan syahbandar kurang begitu jelas. Yang pasti baik syahbandar maupun petiat tanda berada di bawah pimpinan Wedana Bupati. Dalam hal jenis barang apa yang perlu didatangkan untuk memenuhi kebutuhan daerah belakang. Dapatlah dikatakan bahwa semua kegiatan di pelabuhan Jepara pada abad ke 17 diatur oleh pemerintahan Kerajaan Mataram.

Ketika kekuasaan Mataram memudar, Jepara sebagai kota pelabuhan beralih ke bawah pengawasan Belanda. Setelah Belanda membangun pelabuhan Semarang dengan fasilitas yang lebih baik daripada Jepara (1874), fungsi Jepara sebagai pelabuhan besar mulai memudar. Jalur pelayaran perdagangan sudah tidak singgah lagi di Jepara.

Kemunduran fungsi Jepara sebagai pelabuhan juga disebabkan oleh faktor letak fisik pada sebuah muara sungai. Pelabuhan memerlukan pengerukan paling tidak dua kali setahun. Dengan munculnya Semarang sebagai pelabuhan, kemudahan pencapaian dari daerah belakang lebih mudah ke Semarang daripada ke Jepara.

Dalam pengembangannya sesuai dengan perubahan pemerintahan yang ada, Jepara pernah berstatus sebagai distrik, kemudian sebagai karesidenan, yang akhirnya berstatus sebagai kabupaten. Sekarang, Jepara beribu kota Jepara. Kota Jepara ini terletak di Wilayah Kecamatan Kota Jepara.

Kelancaran kegiatan pelabuhan Jepara diatur oleh seorang syahbandar, di bawah koordinator pelabuhan induk Semarang. Pelabuhan Jepara termasuk pelabuhan yang belum diusahakan. Oleh sebab itu pembangunan fasilitas pelabuhan masih tergantung pada pemerintah daerah setempat.

Jadi keluar-masuknya barang melalui pelabuhan Jepara dikelola oleh pemerintah daerah setempat yang diatur oleh seorang syahbandar. Menurut syahbandar pelabuhan Jepara, banyak kapal layar bermotor yang bongkar di pelabuhan Jepara karena prosedurnya tidak sulit. Kapal-kapal yang bongkar-muat di pelabuhan ini biasanya kapal dari Madura, Kalimantan, dan kapal-kapal dari pantai utara Jawa.

BAB VI KESIMPULAN

Berdasarkan uraian pada bab-bab terdahulu tentang "Kota Pelabuhan. Suatu Studi Pertumbuhan Dan Pemudaran", dapat disimpulkan sebagai berikut.

A. GILIMANUK

Secara administratif wilayah Gilimanuk merupakan desa swasembada yang berkembang dari suatu perkampungan nelayan. Pada mulanya, desa pantai ini berfungsi sebagai tempat persinggahan para nelayan, karena letaknya di sebuah teluk yang aman dari gangguan ombak. Kemudian desa pantai ini berkembang menjadi pelabuhan yang menghubungkan Bali dengan Pulau Jawa (Gilimanuk—Bayuwangi).

Sejak kapan Gilimanuk berfungsi sebagai pelabuhan, tidak diketahui dengan tepat. Berdasarkan informasi yang diperoleh, Gilimanuk sudah dimanfaatkan sebagai pelabuhan sejak jaman penjajahan Belanda.

Pada jaman penjajahan Belanda, Gilimanuk pernah dilalui jalur pelayaran perdagangan Nusantara dari Batavia yang akan menuju ke timur. Peningkatan fasilitas pelabuhan Buleleng di pantai utara Bali, dan pelabuhan Benoa di pantai selatan Bali merupakan salah satu faktor mulai tersisihnya pelabuhan Gilimanuk dari jalur perdagangan ini. Pelabuhan Gilimanuk kemudian lebih banyak berfungsi sebagai pelabuhan penyeberangan barang

maupun penumpang dalam hubungannya dengan Jawa. Di samping itu juga melayani perahu/kapal pelayaran rakyat yang tidak menentu jalur pelayarannya.

Akhirnya secara khusus, pelabuhan Gilimanuk tumbuh dan berkembang sebagai pelabuhan penyeberangan kapal feri yang menghubungkan Gilimanuk—Ketapang. Sejak tahun 1963 hingga sekarang, pelayanan jasa penyeberangan kapal feri mengalami kemajuan, baik jumlah sarana penyeberangan maupun fasilitas pelabuhannya. Kini (1982), kapal-kapal penyeberangan beroperasi selama 24 jam dengan waktu tambat di masing-masing pelabuhan sekitar 30—45 menit.

Oleh pemerintah, jalur transportasi darat antar pulau yang antara lain dengan penggunaan kapal feri lebih diperluas. Gilimanuk yang semula terbatas menghubungkan Pulau Bali dengan Pulau Jawa, kini merupakan satu titik penting dalam jalur transportasi darat dari Sabang (Aceh) ke Los Palos (Timor Timur).

Perkembangan Gilimanuk ditunjang pula oleh adanya penduduk pendatang yang kemudian menetap di sana. Penduduk pendatang ini sebagian besar bekerja di lingkungan pelabuhan. Gilimanuk yang dahulu dikenal sebagai daerah terpencil dengan penduduknya yang jarang, makin bertambah ramai terutama dalam kaitan dengan perdagangan.

Makin meningkatnya produksi Pulau Bali di sektor-sektor pertanian, peternakan, perikanan, dan industri banyak membutuhkan sarana transportasi dalam pemasarannya. Dalam kaitannya ini, khusus untuk pemasaran ke Pulau Jawa, banyak memanfaatkan jasa angkutan penyeberangan Gilimanuk—Ketapang. Demikian pula berbagai jenis barang atau bahan kebutuhan penduduk yang datang dari Pulau Jawa juga menggunakan jasa penyeberangan Ketapang—Gilimanuk. Kemacetan arus penyeberangan di ruas Gilimanuk—Ketapang akan mempengaruhi kestabilan perekonomian di Pulau Bali.

Bali, dikenal sebagai daerah wisata, baik wisata alam maupun wisata budaya. Hampir seluruh wilayah di Bali memiliki kedua potensi wisata tersebut. Untuk berkunjung ke Bali khususnya dari Jawa, dapat melalui jalan darat atau dengan melalui udara (pesawat). Dengan perjalanan darat, berarti melewati jalur penyeberangan Gilimanuk—Ketapang. Sejak di pelabuhan Ketapang

ini, suasana wisata telah dimulai antara lain dengan adanya pemandangan alam yang indah.

Dari Gilimanuk, wisatawan dapat meneruskan perjalanannya keliling Pulau Bali. Jalur utara yang menyusuri pantai utara Pulau Bali memiliki obyek-obyek wisata seperti taman laut Teluk Terima, Pura Pulaki, dan akhirnya sampai kota Singaraja yang pernah merupakan ibukota Bali sebelum pindah ke Denpasar. Sedang jalur selatan melewati Negara—Tabanan—Denpasar Pada waktu-waktu liburan sekolah dan bulan-bulan di kala Bali penuh upacara keagamaan, volume penumpang ferry tampak lebih meningkat.

Lancarnya transportasi darat lewat Gilimanuk, antara lain juga ditunjang adanya peningkatan jalan-jalan raya yang menghubungkan Gilimanuk dengan kota-kota lain di Pulau Bali, dan jalan-jalan raya yang menghubungkan Banyuwangi dengan kota-kota lain di Pulau Jawa. Di samping itu, sistem pelayanan tiket di kedua pelabuhan (Ketapang dan Gilimanuk) yang dikelola oleh Perusahaan Jawatan Kereta Api sangat menunjang kelancaran lalu-lintas.

Dikaitkan dengan hipotesis di dalam bab pendahuluan : "Lokasi pelabuhan Gilimanuk memungkinkan faktor-faktor sosial, ekonomi, politik dan administratif serta fasilitas untuk menumbuhkan Gilimanuk sebagai pelabuhan" dapatlah dibenarkan. Dapat pula ditarik kesimpulan akhir, bahwa pertumbuhan pelabuhan Gilimanuk didukung oleh :

1. Faktor Lokasi, antara lain : (1) terletak pada sebuah teluk yang aman dari gangguan ombak; (2) tidak ada pengendapan lumpur dari darat; (3) terletak pada jalur lintas darat antara Sabang ke Los Palos; dan (4) terletak pada jalur perdagangan Bali—Jawa atau sebaliknya,
2. Faktor Sosial : (1) makin berkembangnya jumlah penduduk di Gilimanuk berarti bertambah pula sumber tenaga kerja di lingkungan pelabuhan; (2) penambahan penduduk, baik sebagai tenaga penghasil maupun sebagai konsumen di Bali banyak menggunakan jasa pelabuhan dalam hubungan dagang terutama dengan pulau Jawa.
3. Faktor Ekonomi : (1) peningkatan produksi Bali (pertanian dan industri) melibatkan Gilimanuk sebagai tempat penyeberangan barang dari Bali ke Jawa dan sebaliknya sebagai terminal penyeberangan barang untuk memenuhi kebutuhan konsumen di Bali; (2) potensi wisata Pulau Bali menunjang pertumbuhan pelabuhan Gilimanuk, terutama dalam menjamin kelancaran arus wisatawan dari Pulau Jawa; (3) perbaikan jaringan jalan raya,

baik di Bali maupun di Jawa; dan (4) perbaikan dan peningkatan fasilitas pelabuhan termasuk sarana penyeberangan serta sarana angkutan darat.

4. Faktor Politik/Administratif, berupa pergeseran pengelola pelabuhan dari badan pemerintahan yang satu ke badan pemerintahan yang lain yang makin efisien.

B. JEPARA

Jepara sekarang merupakan ibu kota Kabupaten Jepara. Pada jaman penjajahan Belanda, Jepara merupakan distrik atau kawedanan. Dulu, daerah ini merupakan suatu desa nelayan.

Kota Jepara terletak di muara Sungai Wiso, di tepi Laut Jawa yang terbuka. Secara fisik, Jepara banyak menerima endapan dari daerah belakang (endapan vulkanik Gunung Muria) dan gangguan pada musim angin barat (Oktober sampai April).

Pada abad ke-17, Jepara terkenal sebagai pelabuhan transit dan pelabuhan monopoli beras bagi Kerajaan Mataram. Waktu itu, pelabuhan Jepara terletak di jalur pelayaran Nusantara dan perdagangan luar negeri.

Fungsi pelabuhan Jepara mulai mundur sejak jatuhnya Kerajaan Mataram dan didirikannya pelabuhan Semarang oleh pemerintahan Hindia Belanda. Pelabuhan Semarang memiliki berbagai fasilitas yang lebih baik dari Jepara. Jalur jalan raya yang dibuat Belanda tidak melalui kota Jepara, tetapi melewati Semarang. Karena itu, prasarana angkutan darat dari daerah belakang lebih mudah ke pelabuhan Semarang. Sejak itu, jalur pelayaran Nusantara sudah tidak melalui pelabuhan Jepara.

Perkembangan penduduk di Kabupaten Jepara sebagai salah satu potensi daerah tidak banyak berorientasi ke pemanfaatan jasa pelabuhan setempat. Pemasaran berbagai jenis produksi daerah Kabupaten Jepara keluar wilayah lebih banyak menggunakan transportasi darat. Demikian pula untuk mendatangkan barang-barang kebutuhan dari luar Jepara, sebagian besar melalui transportasi darat.

Daerah pantai Kabupaten Jepara yang panjangnya kurang lebih 65 km hanya sekitar 6,3% dari luas seluruh wilayah kabupaten. Orientasi penduduk umumnya di sektor pertanian. Meskipun demikian, laut di sekitar Jepara sangat potensial akan hasil lautnya. Pengangkutan hasil laut yang banyak menggunakan jasa

pelabuhan terutama dalam pemasukan hasil laut dari Kecamatan Karimunjawa. Sedangkan dalam pemasaran ke daerah lain, lebih banyak menggunakan transportasi darat.

Kini, pelabuhan Jepara berfungsi untuk mengangkut berbagai jenis hasil bumi Kabupaten Jepara antara lain beras, ikan asin, tembakau, dan kacang-kacangan. Sedang barang-barang yang di datangkan melalui pelabuhan Jepara antara lain kayu dan rotan dari Kalimantan.

Sejak tahun 1981, pelabuhan Jepara merupakan salah satu titik persinggahan jalur pelayaran perintis. Trayek Pelayaran Perintis ini adalah Semang—Jepara—Karimunjawa—Pangkalanbun—Kumai—Banjarmasin—Kotabaru pergi-pulang.

Pelabuhan Jepara termasuk pelabuhan yang belum diusahakan. Fasilitas pelabuhannya sangat terbatas. Diperkirakan, Jepara dapat berkembang menjadi pelabuhan penghubung antar pulau bila ada peningkatan fasilitas pelabuhan.

Potensi industri Kabupaten Jepara yang terutama industri kerajinan ukir dan tenun belum banyak menunjang kehidupan pelabuhan. Produksi dari sektor industri ini banyak menggunakan jasa angkutan darat.

Jepara memiliki potensi wisata cukup besar. Walaupun sebagai kota pelabuhan tidak sejaya seperti pada abad XVII, Jepara memiliki banyak peninggalan sejarah. Tetapi arus wisata pun tidak menggunakan pelabuhan Jepara sebagai gerbang.

Uraian tersebut di atas, dikaitkan dengan hipotesis : "Lokasi Jepara kurang memungkinkan faktor sosial, ekonomi, politik, dan faktor administratif serta fasilitas untuk menumbuhkan Jepara sebagai kota pelabuhan", dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Hipotesis tersebut kurang benar bila dikenakan pada keadaan Jepara abad XVII, walau secara fisik lokasi pelabuhan kurang menguntungkan karena waktu itu : (a) Jepara terletak pada jalur perdagangan Nusantara dan luar negeri; (b) potensi penduduk menunjang kegiatan pelabuhan, khususnya di bidang perdagangan; (c) wilayah daerah belakang cukup luas dan potensial; (d) pelabuhan Jepara merupakan pelabuhan utama Kerajaan Mataram, perdagangan melalui angkutan laut berpusat di pelabuhan Jepara, dan (e) urusan keluar-masuknya barang, dipercayakan

kepada seorang Wedana—Bupati yang merupakan salah satu petugas langsung dari kerajaan.

2. Hipotesis tersebut dapat dikatakan benar bila dikenakan sejak menjelang akhir abad XIX hingga sekarang karena : a. Faktor Lokasi . (1) terletak di tepi laut yang terbuka, sehingga terganggu oleh ombak besar pada musim angin barat (Oktober—April); (b) terletak pada muara Sungai Wiso yang pengendapan lumpurnya cukup cepat. Karena itu, kapal-kapal yang dapat masuk alur pelabuhan berukuran kurang dari 300 ton dan tidak dapat merapat; (c) lokasi pelabuhan tidak dilewati jalur pelayaran Nusantara (d) kota Jepara terletak relatif jauh dari lalu lintas darat yang menghubungkan kota-kota penting di Jawa. b. Faktor Sosial, pertumbuhan penduduk daerah belakang kurang mendukung perkembangan pelabuhan, baik sebagai tenaga kerja maupun sebagai konsumen, c. Faktor Ekonomi . (a) pemasaran produksi Kabupaten Jepara dari sektor industri, pertanian, dan wisata lebih banyak mempergunakan jasa transportasi darat. Sejumlah kecil yang dipasarkan lewat pelabuhan adalah beras, tembakau, kacang-kacangan, dan garam, (b) sektor perikanan yang banyak menggunakan jasa pelabuhan terutama dari Kecamatan Karimunjawa ke daratan Jepara; (c) barang-barang kebutuhan penduduk Jepara, kecuali penduduk Kecamatan Karimunjawa banyak didatangkan melalui angkutan darat, d. Faktor Politik/Administratif : hingga sekarang pelabuhan Jepara di bawah pengawasan Pemerintah Daerah Kabupaten Jepara. Sebagai pelabuhan yang tidak diusahakan yang fasilitasnya sangat terbatas, kini kegiatan utamanya antara lain bongkar-muat barang antar pulau yang jumlah dan jenisnya masih terbatas. Kegiatan ini erat kaitannya dengan hubungan Kecamatan Karimunjawa sebagai bagian dari wilayah Kabupaten Jepara.

Dari studi kota Jepara, sebagai pelabuhan dapatlah dikatakan bahwa sejak abad XVII hingga sekarang, fungsi Jepara sebagai penghubung mengalami kemunduran. Sebaliknya fungsi Gilimanuk sebagai penghubung makin berkembang.

DAFTAR BACAAN

- Arsip Nasional, *Carte de la Rade Jepara, 1800*.
Atlas Persada dan Dunia, Ghalia Indonesia, 1979
Corys Keraf, *Tata Susun Karangan Ilmiah*, Seminar penulisan
Kebudayaan, Jakarta, 1982.
DitJen. Pariwisata, *Wisata Remaja*, Jakarta, 1979.
Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Geografi Budaya*
Daerah Jawa Tengah, Jakarta, 1978.
-----, *Sejarah Jawa Tengah*, Jakarta,
1976/1977
-----, *Geografi Budaya Daerah Bali*,
Jakarta, 1978.
-----, Monografi Daerah Jawa Tengah, tanpa tahun.
Dinas Hidrografi Angkatan Laut Republik Indonesia, *Teluk*
Meneng (Banyuwangi), Laporan Hidro-Oceanografi Survey
dan Penelitian, Agustus–September 1972.
Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi, *Survey Sosial-*
Ekonomi Budaya Dalam Rangka Penyelenggaraan Trans-
migrasi Di daerah Hutan Suaka Margasatwa Bali,
Udayana–Denpasar, 1979–1980.
Freeman, Otis, W, *Essentials of Geography*, Mc. Graw Hill Book
Company, Inc, New York, 1949.
Haggett, Peter, RJH, *Socio Economic Models in Geography*,
London, 1972.
I. Made Sandy, *Atlas Indonesia*, Denpasar, 1979.

- I. Putu Gede Suwitha, *Perahu Penisi Di Selat Bali* : Suatu Studi Pendahuluan tentang Orang-orang Bugis di Bali pada abad ke-19, Udayana, Denpasar, 1979.
- Lawalatta, Hr. AC, *Pelabuhan Dan Niaga Pelayaran*, Jakarta, 1981.
- Lier, HF. van, *Het Rijk Djambrena*, Djambrena 1864.
- Pemda Dati II Jembrana, *Monografi Desa Gilimanuk*, Jembrana, 1980/1988.
- Peta Banyuwangi*, AMS, T. 521, Hind 1.046, Sheet 18.
- Pusat Studi Pengembangan Sumber Daya Laut. *Keadaan Ekologis Sumber Daya Mangrove di Pantai Utara*, Universitas Diponegoro, Semarang, 1980.
- Pemda kabupaten Jepara, *Perkembangan Seni Ukir Jepara*, 1978.
- Sartono Kartodirdjo dkk, *Sejarah Nasional III*. Dep. PdanK, Jakarta, 1975.
- Schrieke B, *Indonesian Sociological Studies*, Bandung, 1960.
- Soetjipto, FA. Drs. *Peranan Jepara Dalam Pedagangan Beras Abad ke 17*.
- , *Tamsya Ke Kota Bandar Jepara*, Majalah Basis, Mei 1968, No : XVII/8.
- , *Kota Bandar Jepara Dalam Sejarah*, bahan ceramah di Bangsal Kabupaten Jepara, 27 Oktober 1970.
- Tashadi, Drs, *Kartini*, Dep. P dan K, Jakarta 1982/1983.
- Teijman, JE, *Uittreksel Uit Het Dagverhaal Bener Reis Door Oost-Java, Karimon Java En Bali Boleling*, Buitenzorg, Agustus 1855.
- Universitas Diponegoro, *Studi Tentang Unsur-Unsur Ceritera Rakyat Pada Masyarakat Pesisir Jawa Tengah Di Daerah Kabupaten Demak, Kudus. Dan Jepara*, Fakultas Sastra, Semarang, 1979.
- Udayana, *Ikhtisar Bali Utara*, Fakultas Sastra, Denpasar, 1981.
- Wetheim, FW, *Indonesian Society In Transition*, Bandung, 1956.

D A F T A R I N F O R M A N

| No. | Nama/Pejabat | Keterangan |
|-----|--------------------|----------------------------------------------------------------------|
| A. | GILIMANUK | |
| 1. | Drs. Made Sutaba | Kabid. PSK, Kanwil. Dep. P dan K Propinsi Bali. |
| 2. | Soerojo | Kepala Operasional Pelabuhan Benoa |
| 3. | Suwija BA | Kepala Perpustakaan Kertya, Singaraja |
| 4. | I. Ketut Ginarsa | Staf Lembaga Bahasa, Singaraja |
| 5. | Wayan Kadhi | Adpel. Celukanbawang |
| 6. | Syukur Santoso | Syahbandar Pelabuhan Gilimanuk |
| 7. | Djati Santoso | Kepala Pelabuhan Ketapang, Banyuwangi. |
| 8. | Sri Harjono | Kasi Operasional Penyeberangan, Ketapang—Gilimanuk |
| 9. | Muljono | Staf Kantor Pelabuhan Meneng, Banyuwangi |
| 10. | Sugeng Rahardjo | Wakil Kepala Pelabuhan Meneng |
| 11. | Prayitno | Bekas Klian Banjar Gilimanuk, 1965. |
| 12. | Kadar (42 tahun) | Nelayan |
| 13. | Agus Abdurachman | Supir bus mini |
| 14. | Niba (60 tahun) | Nelayan. |
| 15. | Wagirun (60 tahun) | Penjaga penginapan Pemda Kabupaten Jembrana di Gilimanuk |
| 16. | Warno (29 tahun) | Nahkoda Kapal Layar Tradisional sedang sandar di pelabuhan Gilimanuk |

| No. | Nama/Pejabat | Keterangan |
|------------------|-----------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| 17. | Kepala LLAJR | Kantor Terminal Gilimanuk |
| 18. | Lurah Desa Melaya | Kantor Desa Melaya |
| 19. | Klian Banjar Desa Gilimanuk | 3 orang penduduk asli Bali dan 3 orang suku pendatang dari Jawa Timur. |
| B. JEPARA | | |
| 1. | Drs. Kirnanto | Humas Kantor Adpel Semarang |
| 2. | Parman (40 tahun) | Kernet bus mini Kudus-Jepara |
| 3. | Suwito (40 tahun) | Pimpinan Hotel Terminal, Jepara. |
| 4. | Hisom Prasetyo, SH | Bupati KDH Kab. Jepara. |
| 5. | Sarno Supodo BA | Kasi Kandep. P dan K Jepara |
| 6. | Paul Yokhatan | Kasi Kandep. P dan K Jepara |
| 7. | Ir. Maruman Anwar | Ka Bid, PU Kab. Jepara . |
| 8. | Ir. Mohamad | Kepala PUJT, Jepara. |
| 9. | Ramadi Sanusi | Syahbandar Pelabuhan Jepara. |
| 10. | Sugiyano (34 tahun) | Petani garam Desa Bulakbaru, Kecamatan Kudung. |
| 11. | Sutoyo (40 tahun) | Lurah Desa Bulakbaru |
| 12. | Salwadi (32 tahun) | Pengrajin ukir |
| 13. | Mbok Ipah (36 tahun) | Istri nelayan, Desa Tanggultlare, Kecamatan Kedung |
| 14. | Sukardi | Pengusaha garam. Desa Tangultlare |
| 15. | Sujoko | Kepala Kantor Kecamatan Bangari |
| 16. | Katam Soka (48 tahun) | Petani Desa Cepogo, Bangari |
| 17. | Ladu (Pengurus Irigasi) | Desa Cepogo, Kecamatan Bangsri |
| 18. | Zainal Arifin | Lurah Desa Ujungbatu, Kecamatan Kota Jepara. |
| 19. | Karjono (90 tahun) | Nelayan, bekas pamong Desa Ujungbatu |
| 20. | Sowi (84 tahun) | Nelayan Desa Ujungbatu |
| 21. | Darno (82 tahun) | Nelayan Desa Ujungbatu |
| 22. | Lurah Desa Mulyoharjo | Kantor Desa, Kecamatan Kota Jepara |
| 23. | Para pengrajin ukir | Desa Manganti, Kecamatan Kedung |
| 24. | Amin Mustofa | Carik Desa Mantingan |

| No. | Nama/Pejabat | Keterangan |
|-----|--------------------------|------------------------------------------------|
| 25. | Maksum BA (39 tahun) | Guru SMIK Jepara. |
| 26. | Mardijono BSc. | Pegawai Dinas Perindustrian, Jepara. |
| 27. | Prawito (36 tahun) | Nelayan Desa Bondo, Kecamatan Bangsri |
| 28. | Juru Kunci (59 tahun) | Makam Ratu Kalinyamat, Desa Mantingan |
| 29. | Yoyok (38 tahun) | Pegawai Biro Angkutan "Setia Kawan" Jepara. |
| 30. | Subadi (70 tahun) | Bekas kebayon Desa Mantingan. |

LAMPIRAN I

Salinan

**DEPARTEMEN DALAM NEGERI
PROPINSI DAERAH TINGKAT I BALI
SURAT PEMBERITAHUAN MENGADAKAN PENELITIAN/
SURVEY/STUDY PERBANDINGAN
No. : 070/90/SP. -**

Berdasarkan surat dari Kepala Kantor Wilayah Depertemen P dan K Propinsi Bali tanggal 12 Juni 1982 Nomor :78/I 19.11/Nl. 1982 Prihal ijin Penelitian, maka Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Bali memberi ijin mengadakan Penelitian/Survey/Study Perbandingan kepada :

Nama : Dra Mc. Suprpti (Ketua Team) yang terdiri dari 3 orang Team Pusat dari 1 orang staf PSK Daerah.
Alamat : Jl. Cilacap 4 Jakarta Pusat.
Masalah : Studi tentang Pertumbuhan dan pemudaran kota-kota pelabuhan
Lokasi : Pelabuhan Gilimanuk Dati II Jembranan
Waktu : Mulai Bulan April 1982 s/d Bulan Maret 1983.

Yang bersangkutan agar :

1. Sebelum mengadakan Penelitian/Survey Perbandingan melapor kepada Bupati Kepala Daerah Tingkat II setempat.
2. Selesai mengadakan Penelitian/Survey/Study Perbandingan melaporkan kembali kepada Pemerintah Daerah Tingkat II Bali.

3. Menyerahkan 1 (satu) exemplar hasil Penelitian/Survey/Study Perbandingan kepada Pemerintah Daerah Tingkat I Bali (cq Direktorat Sosial Politik Daerah Tingkat I Bali).

Kepada :
yang bersangkutan

.....

Ditetapkan di : Denpasar
Pada tanggal : 1 Juli 1982.

A.N. GUBERNUR KEPALA DAERAH
TINGKAT I BALI
KEPALA DIREKTORAT SOSIAL
POLITIK

CAP DAN TANDA TANGAN

(R. SOEDJITO)

Tembusan dikirim kepada :

1. Kadapol XI Nusra di Denpasar
2. Dan Rem 163 Wirasatya di Denpasar
3. Ketua Bappeda Prop. Bali
di Denpasar.
4. Ka Kanwil Dep. P dan K
Prop. Bali di Denpasar.
5. Bupati Kepala Daerah
Tingkat II Jembrana di Negara.

Disalin sesuai dengan aslinya,

Mc. Suprapti
NIP : 130 422 398

LAMPIRAN 2

Salinan

DEPARTEMEN DALAM NEGERI REPUBLIK INDONESIA DIREKTORAT JENDERAL SOSIAL POLITIK

SURAT PEMBERITAHUAN PENELITIAN

No. : 070/39/3960

- MEMBACA : Surat Saudara Direktur Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional Departemen P & K No. 0387/F8.5/F.82 tanggal 26 Agustus 1982.
- MENGINGAT : 1. Keputusan Menteri dalam Negeri Nomor 72 Tahun 1981 tentang organisasi dan Tata Kerja Departemen Dalam Negeri.
2. Surat Kawat Menteri Dalam Negeri No. SD 6/2/12 tanggal 5 Juli 1972.
- MEMPERHATIKAN : 1. Rencana penelitian tentang Pertumbuhan dan Pemudaran kota-kota Pelabuhan.
2. Pedoman Pengumpulan Data di Lapangan.
Memberitahukan bahwa telah diberikan izin penelitian oleh Departemen Pendidikan dan Kebudayaan untuk melakukan penelitian kepada :
- Nama : Sdr. Dra. Mc. Suprapti
Alamat : D/a Dit. Sejarah dan Nilai Tradisional Dep. P & K di Jakarta.
Pekerjaan : Ketua Team Peneliti
Kebangsaan : Indonesia
Judul : "Pertumbuhan dan Pemudaran Kota-kota Pelabuhan".
Bidang : Sejarah
Daerah Penelitian : Propinsi Jawa Tengah.
Disalin sesuai dengan aslinya.

Mc. Suprapti

- Lamanya : Mulai minggu ketiga bulan September 1982 untuk selama tiga minggu.

Pengikut/Peserta : 1. Sdr. Suhardi BSc. 2. Sdr. W.
Subagyo BA, 3. Beberapa Staf Dit. Sejarah
dan Nilai Tradisional.
Penanggung Jawab : Drs. Djenen MSc.
Sponsor : —
Biaya dari : Departemen Pendidikan dan Kebudayaan

Dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Sebelum melakukan kegiatan penelitian harus melaporkan kedatanganannya kepada Gubernur Kepala Daerah Tingkat I cq. Kepala Direktorat Sosial Politik setempat dengan menunjukkan Surat Pemberitahuan ini.
2. Tidak dibenarkan melakukan penelitian yang tidak sesuai/ tidak ada kaitannya dengan judul penelitian dimaksud.
3. Harus menaati semua ketentuan perundang-undangan yang berlaku serta mengindahkan adat-istiadat setempat.
4. Apabila masa berlaku surat izin ini sudah berakhir, sedangkan pelaksanaan penelitian belum selesai, perpanjangan pelaksanaan penelitian belum selesai, perpanjangan penelitian harus diajukan kepada instansi pemohon.
5. Surat Pemberitahuan ini akan dicabut kembali dan dinyatakan tidak berlaku, apabila ternyata pemegang surat izin ini tidak mentaati/mengindahkan ketentuan-ketentuan seperti tersebut di atas.

Dikeluarkan di : Jakarta

Pada tanggal : 30 Agustus 1982

A.N. Menteri Dalam Negeri
Direktur Jenderal Sosial Politik
L.b.
Direktur Pengamanan
CAP DAN TANDA TANGAN
K. KADI

Tembusan :

1. Yth. Sdr. Direktur Dit.
Sejarah dan Nilai
Tradisional Dep P & K di
Jakarta.
2. Yth. Sdr. Gub/KDH Tk I
Jateng up. Kaditsospol
3. Yth. Sdr. Drs. Djenen MSc d/a
Dit. Sejarah dan Nilai Tradisional
Dep/P & K di Jakarta.
4. Arsip.





001029.1

B1.2

3
F
Kebud